KSIĄŻKA NAPRAW

SUZUKI INTRUDER

VS 600/750/800

od 1985r

1. ....
2. ....
3. **PIELĘGNACJA**
3.1 Tabela przeglądów okresowych
3.2 Filtr powietrza
3.3 Obieg paliwa
3.4 Filtr paliwa
3.5 Luz zaworowy
3.6 Gaźniki
3.6.1 Linka gazu
3.6.2 Wyregulowanie i prędkość obrotowa biegu jałowego
3.7 Świece zapłonowe
3.8 Olej silnikowy, filtr olejowy i ciśnienie oleju
3.9 Układ chłodzenia
3.10 Olejowa przekładnia kątowa
3.11 Akumulator
3.11.1 Ładowanie akumulatora
3.12 Hamulce
3.12.1 Płyn hamulcowy / odpowietrzenie
3.12.2 Zużycie okładzin hamulcowych
3.12.3 Ustawienie pedału hamulca i światła STOP
3.13 Ustawienie reflektora
3.14 Podstawka boczna
3.15 Zawieszenie przednie
3.16 Zawieszenia
3.17 Kompresja
3.18 Nakrętki, śruby, części łączące
3.19 Koła i opony
4. **GAŹNIKI**
4.1 Demontaż
4.2 Sprawdzenie i pomiary
4.3 Montaż
5. **ROZRUSZNIK**
5.1 Demontaż
5.2 Sprawdzenie i pomiary
5.3 Montaż
6. **UKŁAD ZAPŁONOWY, PRĄDNICA, SPUST JAŁOWY ROZRUSZNIKA**
6.1 Demontaż
6.2 Sprawdzenie i pomiary
6.2.1 Układ ładowania
6.2.2 Układ zapłonowy
6.3 Montaż
7. **SPRZĘGŁO, MECHANIZM PIERWOTNY, DRĄŻKI WŁĄCZAJĄCE BIEGI**
7.1 Demontaż
7.2 Sprawdzenie i pomiary
7.3 Montaż
8. **POMPA OLEJOWA**
8.1 Demontaż
8.2 Montaż
9. **MECHANIZM STEROWANIA BIEGAMI**
9.1 Demontaż
9.2 Sprawdzenie i pomiary
9.3 Montaż
10. **UKŁAD CHŁODZENIA**
10.1 Demontaż
10.2 Sprawdzenie i pomiary
10.3 Montaż
11. **SILNIK**
11.1 Demontaż
11.2 Montaż
11.3 Uruchomienie naprawionego silnika
12. **GŁOWICA, CYLINDER, TŁOK**
12.1 Demontaż
12.2 Sprawdzenie i pomiary
12.3 Montaż
13. **SKRZYNIA KORBOWA**
13.1 Demontaż
13.2 Montaż
14. **WAŁ KORBOWY I KORBOWÓD**
14.1 Demontaż
14.2 Sprawdzenie i pomiary
14.3 Montaż
15. **SKRZYNIA BIEGÓW**
15.1 Demontaż
15.2 Sprawdzenie i pomiary
15.3 Montaż
16. **ZAWIESZENIE PRZEDNIE**
16.1 Demontaż
16.2 Sprawdzenie i pomiary
16.3 Montaż
17. **CZĘŚCI TYLNE**
17.1 Demontaż
1.2 Sprawdzenie i pomiary
17.3 Montaż
18. **KABLE**
19. **DANE TECHNICZNE**
20. **SCHEMATY INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH**

Kto chce, aby jego motocykl funkcjonował nienagannie musi dokonywać regularnych prac przeglądowych. Główna konstrukcja Suzuki jest prosta, tak że obsługa techniczna nie wymaga dużych nakładów czasu i narzędzi.

Odstępy w pielęgnacji nie muszą, przy normalnym sposobie jazdy bezwzględnie przestrzegane. Podczas jazdy na urlop można przypadającą akurat kontrolę przesunąć o 500km

3.1 Tabela przeglądów okresowych

Gegenstand \ Abstand	km	1000	6000	12 000	18 000	24 000
	Monate	2	12	24	36	48
Batterie (spezifische Dichte des Elektrolyts)		I	I	I	I	I
Luftfilter		–	I	R	I	R
Ventilspiel		–	I	I	I	I
Zündkerze		–	I	R	I	R
Motoröl		R	R	R	R	R
Motorölfilter		R	–	R	–	R
Kraftstoffschlauch		–	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Kraftstoffhahn-Filter		–	–	C	–	C
Motorleerlaufdrehzahl		I	I	I	I	I
Gaszugspiel		I	I	I	I	I
Kühlerschlauch		I	–	I	–	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Kühlmittel		Alle 2 Jahre erneuern				
Achsantriebsöl		R	–	I	–	I
Kupplungsflüssigkeit		–	–	I	–	I
		Alle 2 Jahre erneuern				
Kupplungsschlauch		–	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Bremse		I	I	I	I	I
Bremsflüssigkeit		–	I	I	I	I
		Alle 2 Jahre erneuern				
Bremsleitung		–	I	I	I	I
		Alle 4 Jahre erneuern				
Reifen		–	I	I	I	I
Lenkung		I	I	I	I	I
Teleskopgabel		–	–	I	–	I
Hinterradaufhängung		–	–	I	–	I
Auspuffrohrschrauben		–	T	T	T	T
Fahrgestellschrauben und -muttern		T	T	T	T	T

I = Inspektion und ggf. einstellen, reinigen, schmieren bzw. erneuern
C = Reinigen
R = Erneuern
T = Anziehen

3. Pielęgnowanie

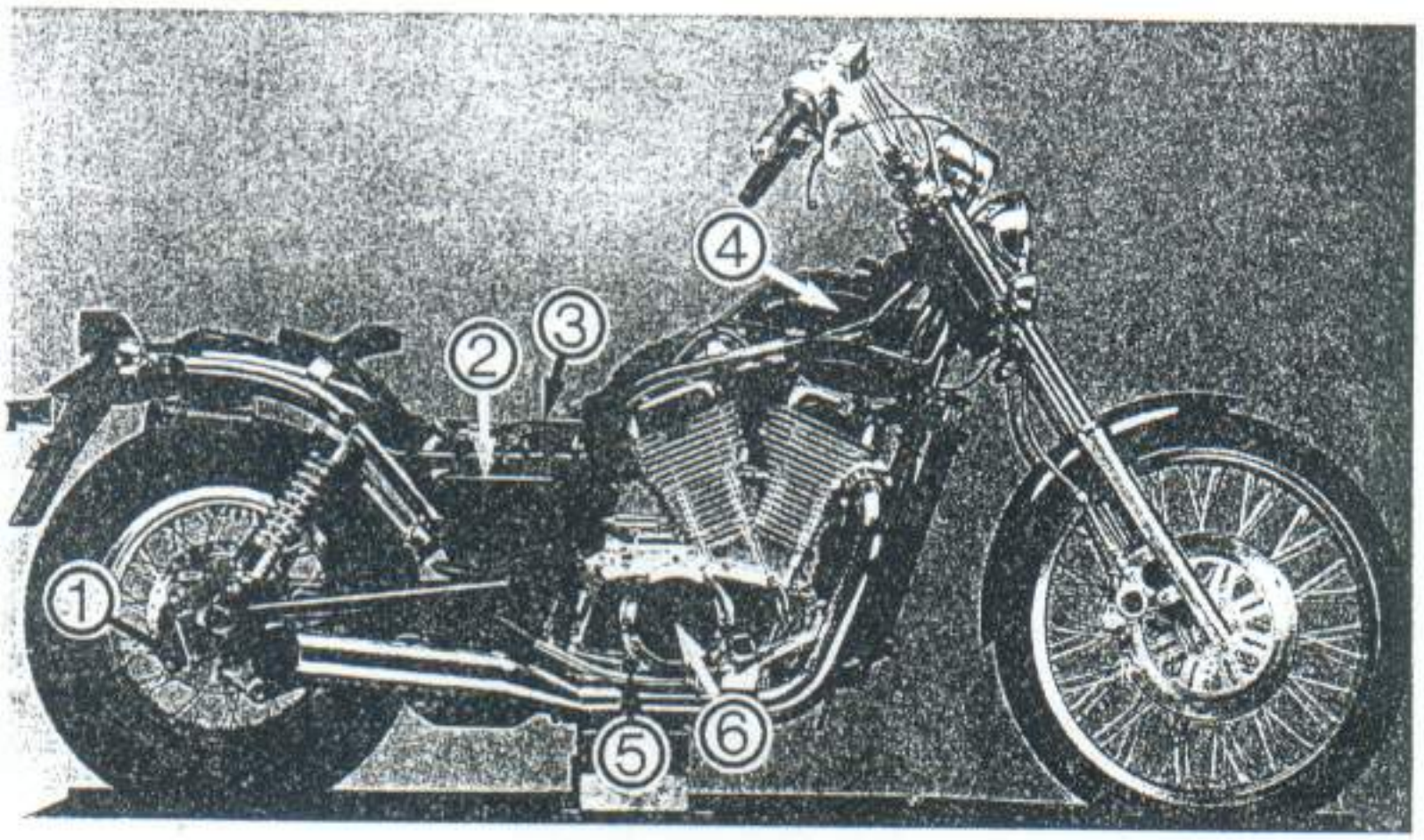


Bild 1
Seitenansicht von rechts
1 Pedalweg-Einsteller
2 Hinteres Luftfiltergehäuse
3 Zündspule rechts
4 Vorderes Luftfiltergehäuse
5 Ölstand-Schauloch
6 Kupplung

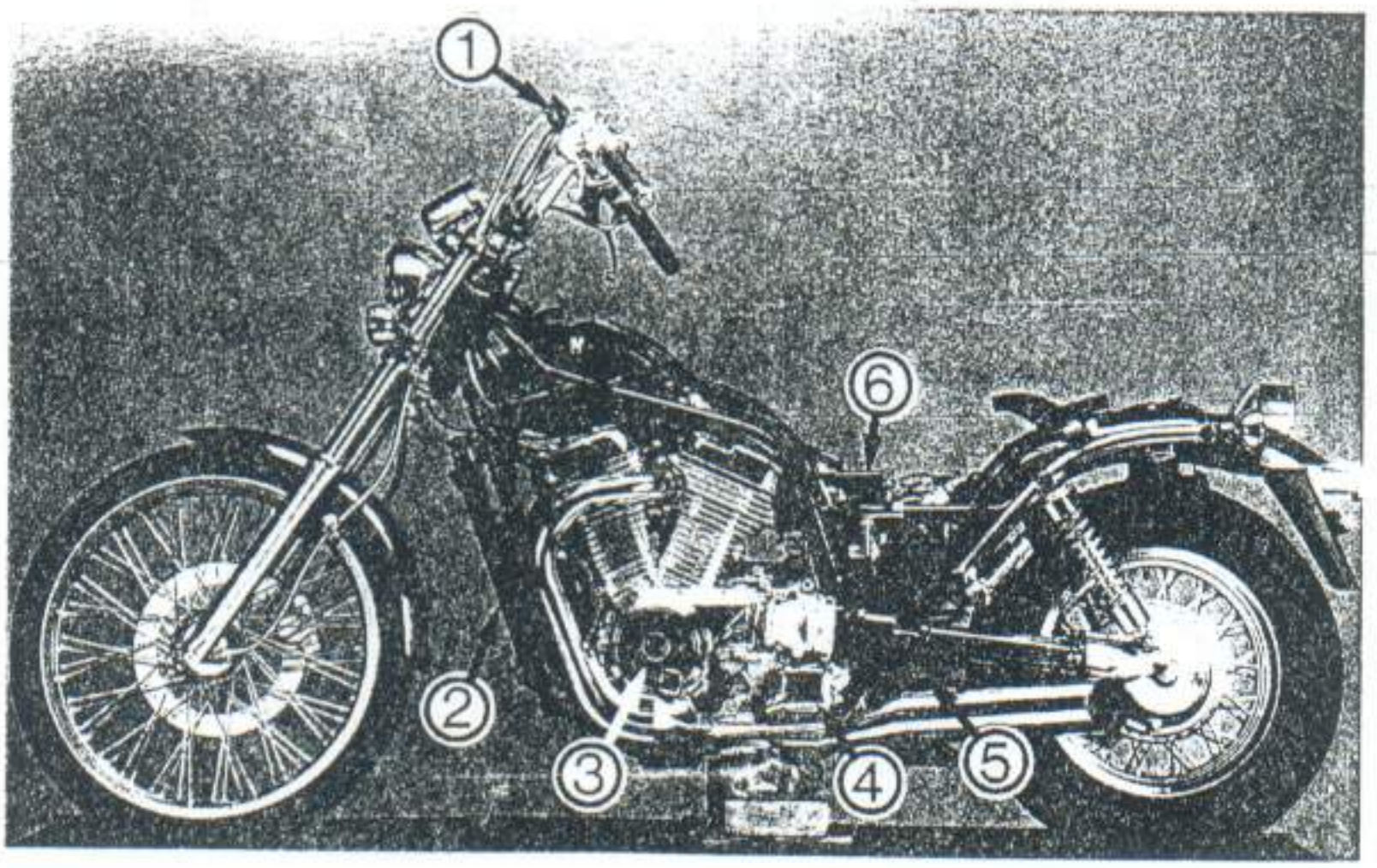


Bild 2
Seitenansicht von links
1 Kupplungsflüssigkeit-Behälter
2 Kühler
3 Generator
4 Kühlmittelpumpe
5 Regler/Gleichrichter
6 Zündspule links

3.4 FILTR PALIWA

Gdy dzielny V-Twin nagle przy wyższych obrotach gaśnie, przyczyną może być filtr paliwa. Podczas tankowania oderwane elementy lakieru, albo zanieczyszczenia z benzyny zbierają się w ładną plecionkę.

- zdjąć ścianę boczną i siodełko
- przygotować odpowiednie naczynie
- przełączyć kurek paliwa w pozycję OFF i odłączyć wąż paliwowy od kranika
- śruby mocujące odkręcić i zdjąć bak
- odkręcić dwie śruby mocujące i wymontować kurek paliwa
- sitko filtra przedmuchać pod ciśnieniem, albo wymyć w detergentach (rys. 8)
- zamontować kurek paliwa z nową, naolejoną uszczelką
- w przypadku stwierdzenia pyłu lub lakieru w zbiorniku należy go wypłukać

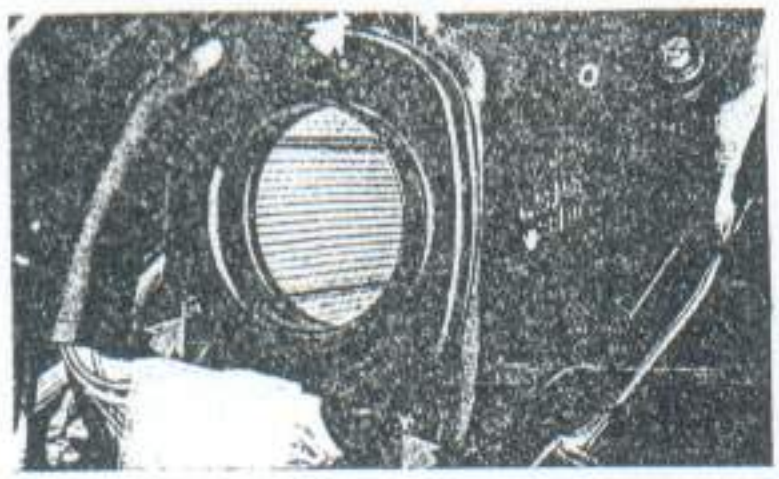


Bild 7
Befestigungsschrauben des vorderen Luftfilters

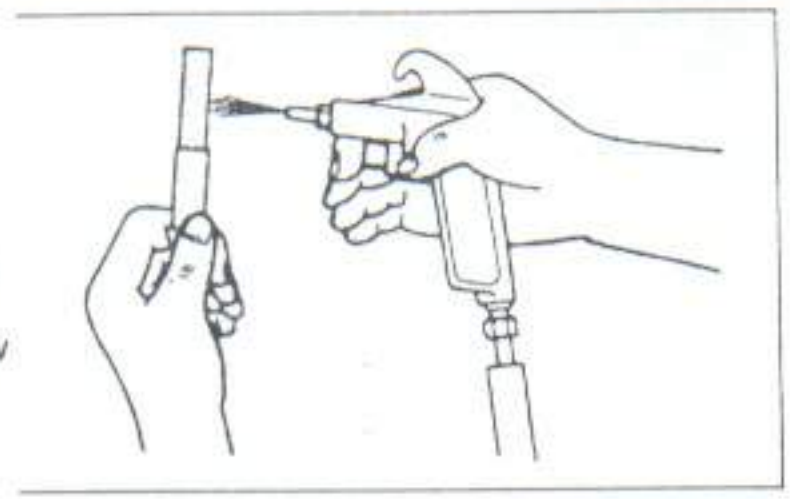


Bild 8
Kraftstoff-Filter ausblasen

3.5 LUZ ZAWOROWY

Konieczne jest pewne współdziałanie układu rozrządu, aby zawory przy wszystkich temperaturach pracy ciasno zamykały komorę spalania. Kontrolować co 6 tys. km

- w silniku VS luz zaworowy ustawiamy za pomocą śrub nastawczych zamontowanych na dźwigienkach wahliwych
- luzy ustawiać i kontrolować przy zimnym silniku (poniżej 35°C)
- zdemontować siedzenie i zbiornik, tak jak to opisano na str. 10
- wąż pod ciśnieniem pompy paliwowej zdjąć z ramy
- zdjąć wąż paliwowy z przedniego gaźnika
- odkręcić świece zapłonowe i wymontować przedni gaźnik z wężami połączeń
- wykręcić dwie śruby mocujące i zdjąć obie osłony głowic (rys. 9)
- zdjąć pokrywkę zaworową. Uważać, żeby pozostawić uszczelkę (rys. 10).
- usunąć pokrywę generatora i pokrywę wziernika
- numeracja cylindrów - patrz rys. 11
- do kontroli ustawienia luzu zaworowego tylnej głowicy kręcić wirnik, aż do momentu gdy tłok 1 (tylni cylinder) będzie stał w martwym punkcie i sprawdzić czy oznaczenie na wirniku znajduje się w środku otworu na wąż (rys. 12)

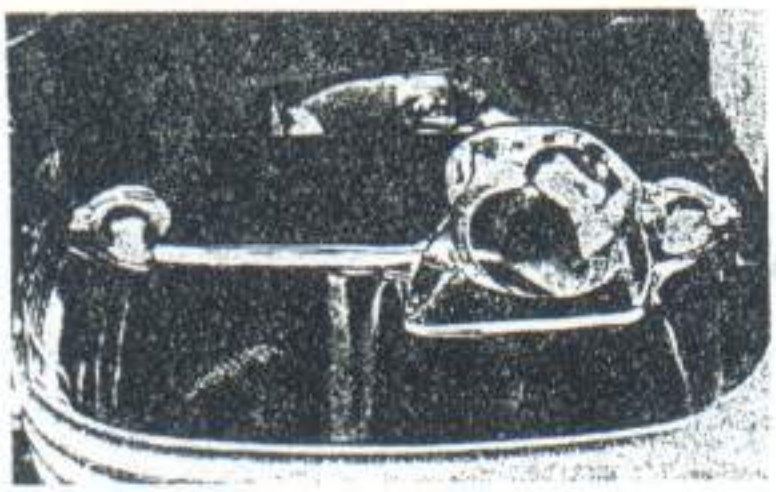


Bild 9
Zylinderblenden abnehmen

Bild 10
Ventilkontrolldeckel abnehmen

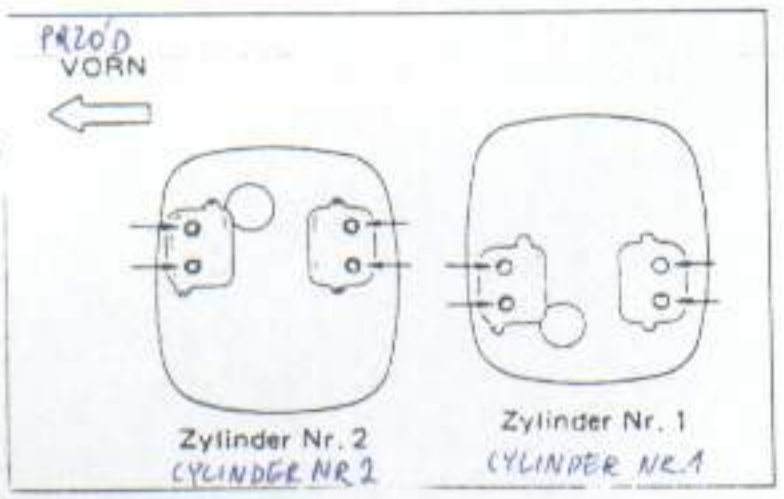
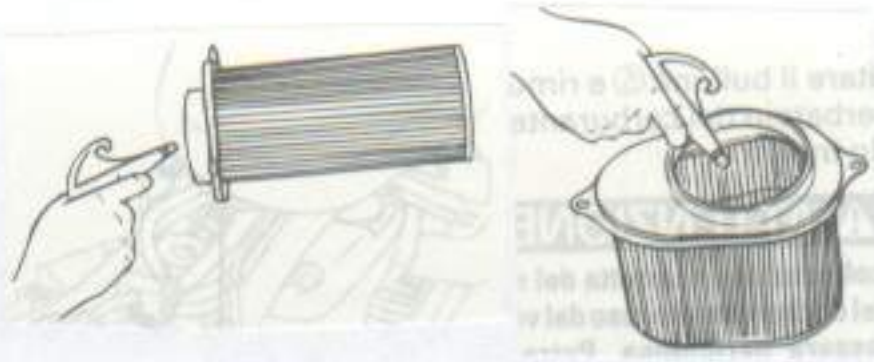


Bild 11
Zylindernumerierung und Einführrichtung der Fühlerlehre



Inaczej wygląda to przy częstym ruchu na krótkich odcinkach, przy jazdach w deszczu lub przy jeździe w zanieczyszczonej okolicy.Kierowca rzuciwszy okiem powinien rozpoznać czy motocykl sprosta utrudnionym warunkom i czy wymagana jest wcześniejsza kontrola narażonych części.
Podczas przeglądu obowiązuje zasada: bez dobrych narzędzi o odpowiednim rozmiarze nie majstrujemy ze śrubkami.

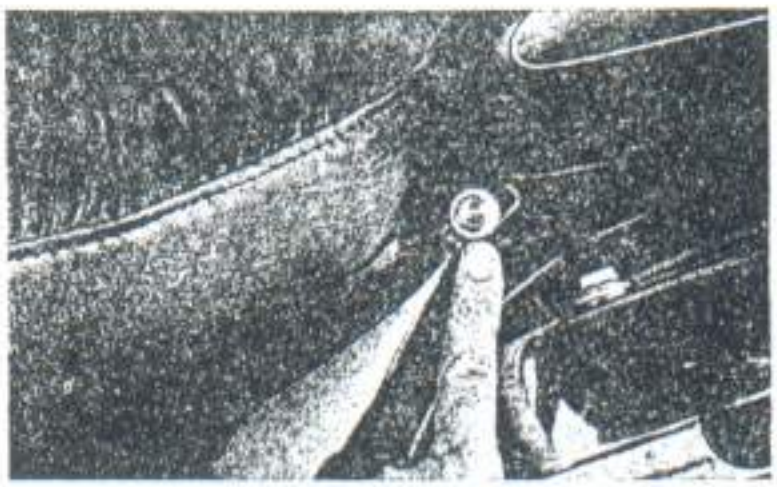


Bild 3
Seitenverkleidung lösen

Bild 4
Sitzbank abnehmen

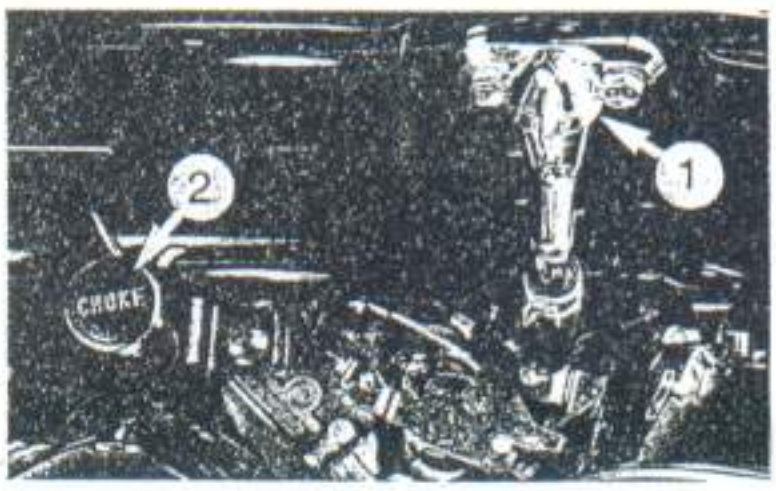


Bild 5
Kraftstoffschlauch abziehen
1 Kraftstoffhahn
2 Choke

być podjęta tylko przy odpowiednich kwalifikacjach, chyba że motocykl lepiej oddać do warsztatu.

3.2 FILTR POWIETRZA

Czyszczenie wsadu filtru powietrza zalecane jest według planu przeglądu co 6 tys. km, odnawianie co 12 tys. km, lub 24 miesiące (przy jeździe w bardzo wilgotnej, lub zanieczyszczonej okolicy przeprowadzać częściej)

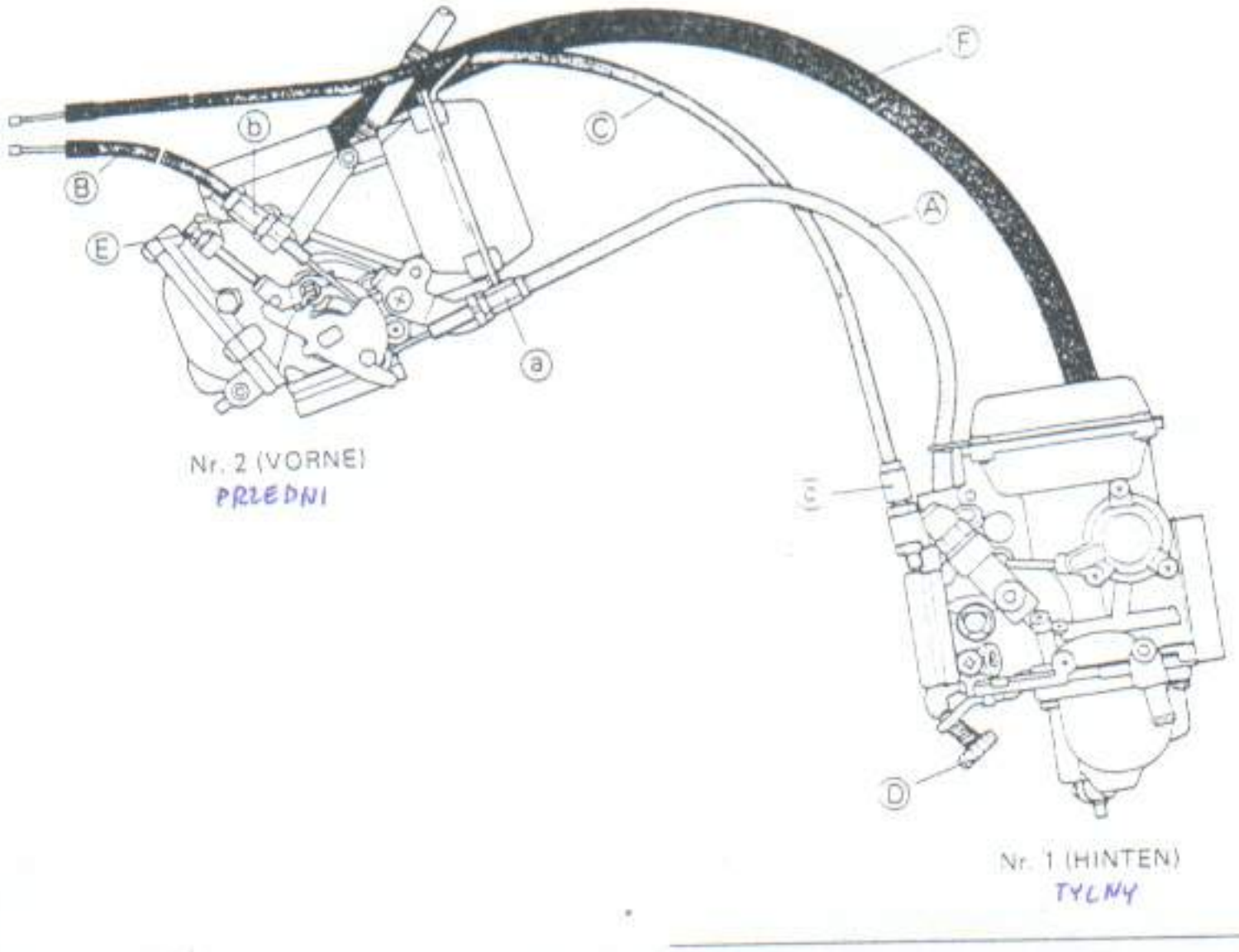
- kręcąc w prawo i w lewo za każdym razem odkręcić dwie nakrętki mocujące z obu stron. Wyjąć z zatrzasków i zdjąć boczną obudowę (rys. 3)
- pokręcając w lewo i w prawo dwie nakrętki mocujące zdjąć przednie siedzenie
- odkręcić wąż paliwowy z kranika (pozycja OFF - rys. 5. Nakrętkę mocującą odkręcić i zdjąć zbiornik (rys. 6)
- zdjąć wąż z przedniego gaźnika do filtra powietrza
- na komorze filtra powietrza odkręcić trzy śruby mocujące i wyjąć element filtra
- zdjąć wąż z tylnego gaźnika do filtra powietrza
- na komorze filtra powietrza odkręcić trzy śruby mocujące i wyjąć element filtra
- elementy filtra przedmuchać strumieniem powietrza z wewnątrz na zewnątrz i pozostały pył wytrzepać
- wyczyszczone, lub nowe elementy filtra zamontować w odwrotnej kolejności
- uważać na zachowanie czystości

3.3 OBIEG PALIWA

Węże paliwowe mają nieprzyjemną właściwość, że z upływem czasu twardnieją i rozrywają się. Dlatego przy okazji demontażu siedzenia, zbiornika i „boczku" sprawdzić węże pod kątem uszkodzeń
W razie wątpliwości nadżarty wąż lepiej wymienić, ponieważ gumowe rurki mogą pęknąć podczas następnej nocnej jazdy po autostradzie.

Bild 6
Tank abnehmen

Praca przy tarczowych hamulcach hydraulicznych powinna, ze względów bezpieczeństwa



Nr. 2 (VORNE)
PRZEDNI

Nr. 1 (HINTEN)
TYLNY

Bild 15
Gasseilzüge
A Abgleich-Seilzug
a Abgleich-Einsteller
B Gasseilzug Vergaser 1
b Gasseilzug-Einsteller Vergaser 1
C Gasseilzug Vergaser 2
c Gasseilzug-Einsteller Vergaser 2
D Drosselklappen-Anschlag Leerlauf-Einsteller)
E Schraube
F Kraftstoffschlauch

Bild 16
Leerlauf-Einstellschraube

- sprawdzić dźwignię czy jest sprawna i ewentualnie spryskać olejem w sprayu

3.6.2 Wyregulowanie i prędkość obrotowa biegu jałowego

Co do optymalnej sprawności V-Twin'a niezbędne jest, aby gaźnik pracował z absolutną synchronizacją. Już najmniejsze różnice sprawiają, że lepiej wyregulowany cylinder musi wspomagać cylinder sąsiedni.

- regulację prędkości obrotowej biegu jałowego dokonuje się przy ciepłym silniku z odpowiednio ustawionym luzem zaworowym
- w zamkniętych pomieszczeniach dbać o wystarczający przeciąg
- motocykl zablokować i silnik nastawić na bieg jałowy

Prędkość obrotowa biegu jałowego:
Silnik pozostawić na chodzie i przekręcając wkręt ustawić obroty na 1200±100obr/min (Szwajcaria 1200+100,-50obr/min)

Wyregulowanie:

- do kanałów wpustowych podłączyć miernik ciśnienia, ewentualnie z przystawką
- ciepły silnik ponownie odpalić. Oba mierniki muszą wskazywać tę samą wartość. Przy niejednakowych wartościach pomiaru: przy pracującym silniku przez pokręcenie śruby wyrównawczej, względnie synchronizującej oba (a) gaźniki nastawić na tę samą wartość ciśnienia (rys. 15)
- silnik zapalić jeszcze trzykrotnie i skontrolować regulację

- Przepustnicę uchylić lekko i obserwować miernik ciśnienia. Mierniki muszą wskazywać jednakowe ciśnienie dla obu gaźników. W przypadku wartości odbiegających od siebie przez pokręcenie śruby regulacyjnej

tłoki stają co drugi obrót w pozycji gotowości
- za pomocą szczelinomierza sprawdzić miejsce przesuwu między końcówkami zaworów a śrubami (rys. 13)
- w przypadku kiedy ruch jest nieprawidłowy tzn. żaden konkretny przesuw nie jest odczuwalny umocować nakrętkę śruby nastawiającej i śrubę nastawiającą wkręcić względnie wykręcić. Nakrętkę zabezpieczającą zaworu nakręcić
- Luzy zaworowe: ssący i wydechowy od 0.08 do 0.13 mm
- gdy wszystkie zawory są ustawione obrócić wałem korbowym o 450° (1 1/4 obrotu), aż oznaczenie nie ukaże się w środku otworu wężowego. Luzy zaworowe cylindra 2 (przedni cylinder) zmierzyć i ustawić jak przy tylnim cylindrze

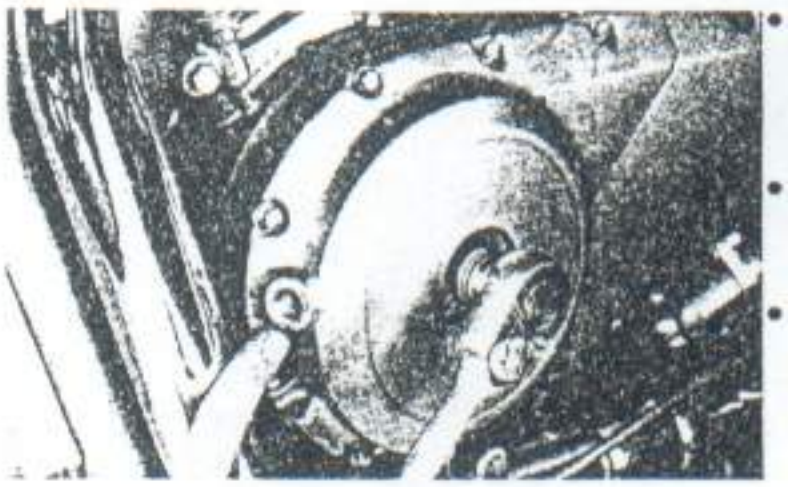


Bild 12
Kurbelwelle drehen, bis Markierung erscheint

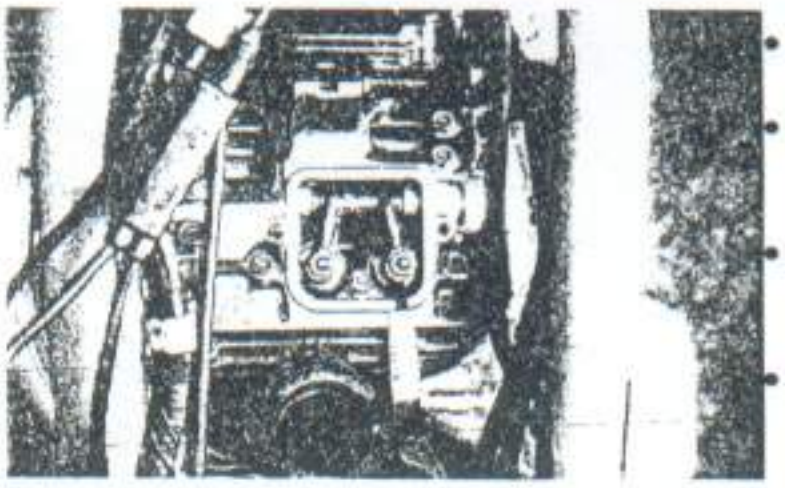


Bild 13
Ventilspiel messen

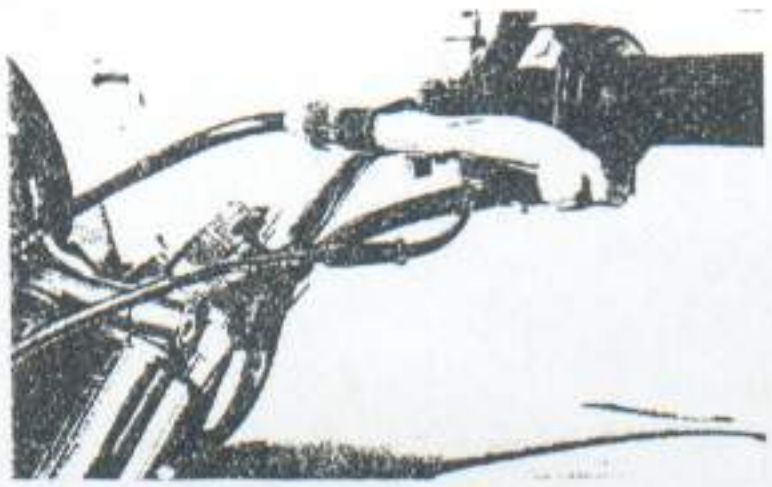


Bild 14
Oberer Seilzug-Spieleinsteller (hier Choke-Seilzug)

- sprawdzić przed zamontowaniem uszczelnienia pokryw zaworów (ssący i wydechowy) i ewentualnie wymienić
- gaźnik, wąż powietrzna, ciśnienia, pompy paliwowej, siedzenie i zbiornik zamontować

3.6 GAŹNIK

3.6.1 LINKA GAZU

Manetce przypisuje się ważną rolę jako łącze pomiędzy kierownicą, a silnikiem. Nieprawidłowości przy dodawaniu obrotów silnika mogą mieć złe skutki.
Dlatego manetka przy wszystkich położeniach musi się łatwo obracać i samoczynnie powracać do pozycji wyjściowej i być „czynną" od 3 - 5 mm. Do ustawienia tego służy regulator na manetce. Zdjąć nakrętkę i regulatorem wyregulować luz (wkręcenie regulatora zwiększa luz, a wykręcenie zmniejsza.

Kontrola końcowa:

- przy pracującym silniku (na biegu jałowym) kierownicą przekręcić do oporu w lewo i w prawo. Prędkość obrotowa nie może się zmieniać
- jeżeli po nasmarowaniu linka gazu pracuje nieprawidłowo to musi być ona zbadana, albo wymieniona
- w tym celu regulator luzu całkiem przekręcić i zluzować śruby mocujące na manetce, obie połówki komory zdjąć, złączki z zamocowaniem wziąć i wyciągnąć. Rozdzielacz kanału gazu otworzyć i złączki z zamocowania zabrać
- nową linkę naoliwić i zaczepić. Osłonę rączki kierownicy nasmarować i zamknąć
- mniejsze regulacje zastosować na wyższych regulatorach. Do ustawienia luzu nakrętki poluzować i przekręcić regulator
- w przypadku zmiany linki cięgła A,B,C (rys. 15) musi zostać wymontowany gaźnik nr 1 i wyregulowane nastrojenie
- linki B i C tak montować, aby wystawały jednakowo od rozdzielacza kanału gazowego (długość linek jest równa). Do ustawienia tego służą regulatory b i c.

b i c (rys. 15) wyrównać wartości ciśnienia. Silnik zapalić jeszcze dwu, trzykrotnie i skontrolować regulację. Na koncu śruby zamykające zamontować do wpustu.

3.7 ŚWIECE ZAPŁONOWE

Świece VS-a poddaje się co 6000 km przeglądowi i co 12 000 wymienia.

Aby obraz świec móc ocenić:

- przejechać 10 km ze średnią ilością obrotów
- silnik zaraz po przyjechaniu wyłączyć
- dłuższa praca na wolnych obrotach sprawia, że ocena świec jest niemożliwa
- końcówkę przewodu świecy zapłonowej zdjąć i kluczem do świec wykręcić świece
- świece powinny być w brązowym odcieniu. Przy kolorze białym do popielatego gaźnik ustawiony jest zbyt jałowo - silnik nagrzewa się do gorąca. Gdy barwa świecy jest od ciemno brązowej do czarnej świadczy to, że mieszanka paliwowa jest zbyt tłusta. Zakopcona i zawilgocona na czarno świeca świadczy o zatkanym filtrze powietrza lub zużytych pierścieniach tłokowych, przez co olej dostaje się do komory spalania.

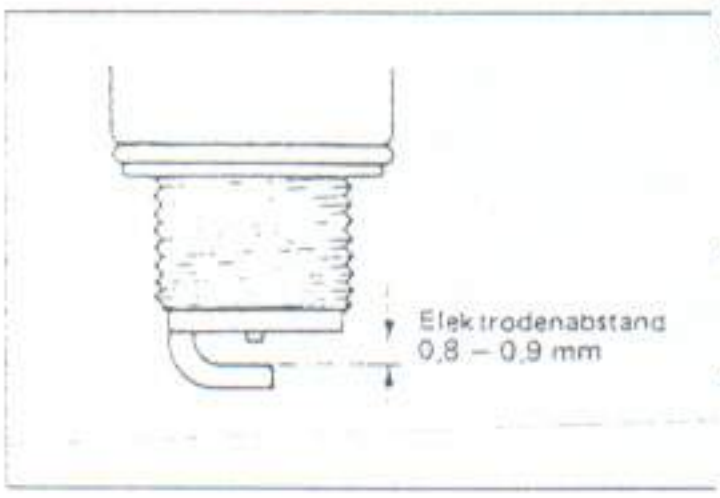


Bild 17
Zündkerze

- drucianą szczotką oczyścić świece i sprawdzić czy izolator nie posiada pęknięć i odprysków. W przypadku uszkodzeń świece wymienić

- odstęp między elektrodami zmierzyć szczelinomierzem. Musi on wynosić 0.8-0.9mm. Ewentualnie środkową elektrodę spiłować. Wtedy ustalić odstęp (rys. 17).
- elektrodę masy ostrożnie naginać
- polecany standard świec zapłonowych
  NGK:DPR8EA-9
  ND:X24EPR-U9

Przy częstym pełnym obciążeniu:
  NGK:DPR9EA-9
  ND:X27EPR-U9

Dla chłodnego klimatu (poniżej 5°C)
  NGK:DPR7EA-9
  ND:X22EPR-U9

- świecę zapłonową ręcznie z wyczuciem wkręcić, koniecznie uważać na to aby już pierwszy zwój gwintu prawidłowo wchodził. Skośnie osadzona świeca niszczy swym zahartowanym stalowym gwintem miękkie gwinty w aluminiowej głowicy już po połowie obrotu
- gwint świecy musi być wolny od tłuszczu
- dopiero po prawidłowym umiejscowieniu świecy za pomocą klucza do świec nałożyć „fajki"

3.8 OLEJ SILNIKOWY, FILTR OLEJOWY I CIŚNIENIE OLEJU

Olej jest sokiem życia dla pracy każdego trybu. Oczywiście stan jego musi być regularnie kontrolowany. Olej wymieniamy pierwszy raz po przejechaniu 1000 km, później co 6000 km (raz w roku). Filtr olejowy wymienić pierwszy raz po 2000 km, później co 12 000 km (co 2 lata)

Wymagane ilości oleju silnikowego:
- zmiana oleju 2.4l
- wymiana filtra 2,8l
- przy remoncie 3.3l

- stan oleju kontrolować na płaskim terenie przy pionowo ustawionym motocyklu w okienku kontrolnym
- olej silnikowy spuszczać po uprzednim rozgrzaniu silnika, aby opiłki metalu wydostały się na zewnątrz, a nie osadziły w środku

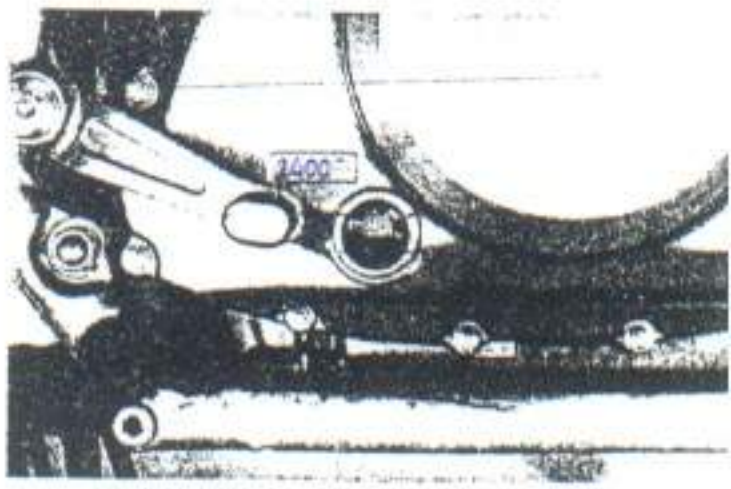


Bild 18
Ölstand-Schauloch

zablokować motocykl i odpowiednie naczynie (przynajmniej 3.5l) podsunąć i odkręcić śrubę olejową wylewu (rys. 19)

- nie zanurzać palca w gorącym oleju. Olej cieknie na początku stróżką , po pewnym czasie tylko skapuje. Cierpliwie czekać dopóki spłynie ostatnia kropla
- pokrywę sitka miski olejowej (4 śruby mocujące) i sito filtra (2 śruby mocujące) zdjąć i pokrywę i sito wypłukać pędzlem w czystym rozpuszczalniku. Przykrywkę z naolejoną uszczelką założyć (rys. 20)
- śrubę spustową z nowym pierścieniem uszczelniającym założyć.

Filtr olejowy ma za zadanie wyfiltrowywać najmniejsze cząstki z oleju silnikowego. O ile silnik chodzi, olej znajduje się w ciągłym obiegu z miski olejowej do silnika i jego punktów smarowania i skapuje stamtąd z powrotem do miski olejowej

- dlatego filtr olejowy wymieniać z każdą wymianą oleju
- podstawić naczynie pod filtr olejowy
- filtr oleju odkręcić kluczem do filtrów olejowych (rys. 22)
- uszczelkę nowego filtru olejowego naoliwić i nowy filtr ręczne wkręcić i kluczem dokręcić
- po zamontowaniu filtra 2.8l oleju nalać do otworu olejowego (rys. 23)
- używać tylko olej API - Norm SE lub SF SAE 10W/40
- silnik pozostawić na krótki czas na biegu jałowym i znowu wyłączyć. Po 2 minutach poziom oleju zmierzyć. Olej powinien być na wyższym mierniku poziomu
- starego oleju nie wylewać, lecz odstawić do punktu zbiorczego 9znajdującego się w każdym większym mieście) lub do stacji benzynowej
- każdy kupujący olej jest zobowiązany do zwrotu starego oleju

Ciśnienie oleju

Jeżeli olej uchodzi za sok życia dla motocykla, to pompa olejowa jest jego sercem. Dlatego pomiary należy przeprowadzać bardzo rzetelnie.

- ciśnienie oleju zmierzyć miernikiem ciśnienia z odpowiednimi przystawkami na zakończeniu śruby kanału olejowego (rys. 24). Przy 60°Ctemperatury oleju ciśnienie musi wynosić przy 3000obr/min 3.5-6.5 kg/cm^2
- płynną mieszankę uszczelniającą na nieść na gwint śruby zamykającej i śrubę z nową uszczelką ponownie zamocować

Bild 19
Ölablass-Schraube

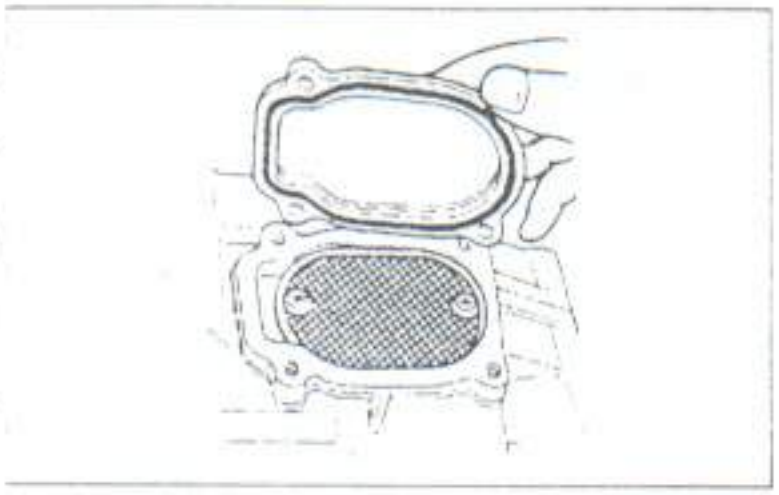


Bild 20
Ölsieb abnehm

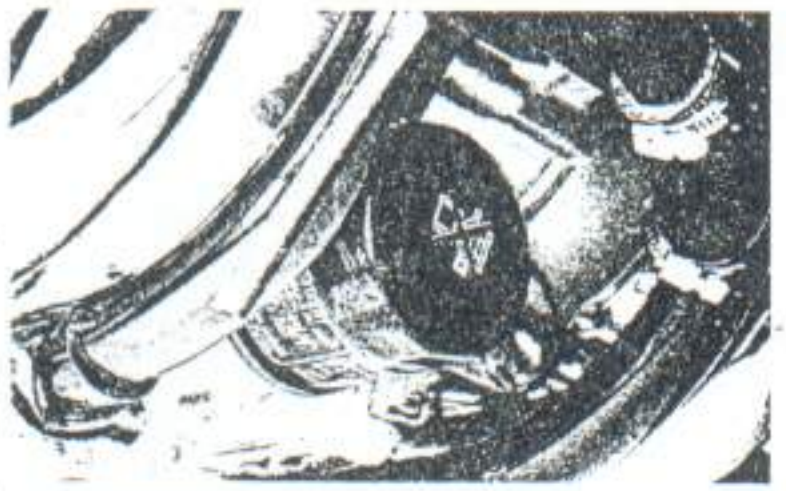


Bild 21
Ölfilter-Einbaulage

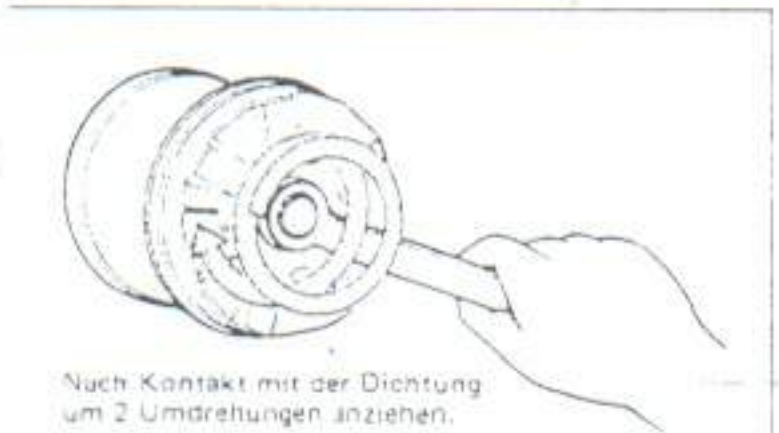


Bild 22
Ölfiltermontage mit richtige
Ölfilterschlüssel

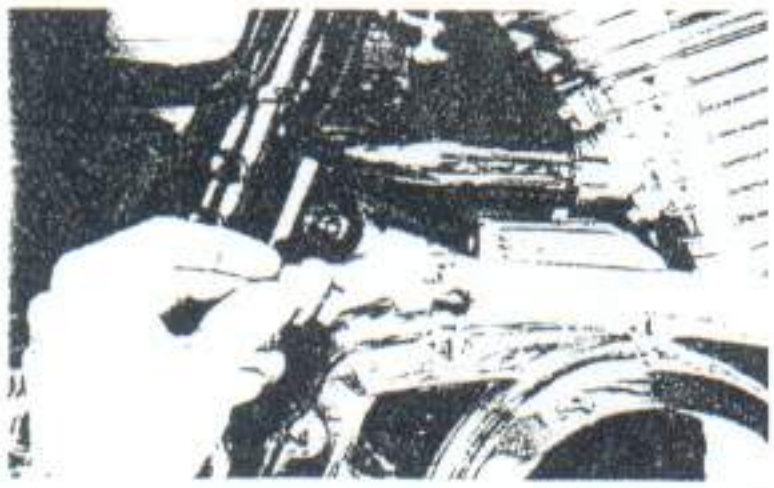


Bild 23
Öleinfüllstutzen

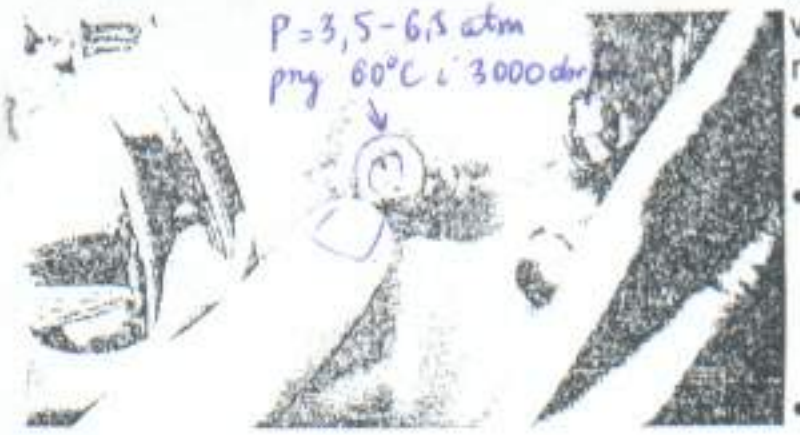


Bild 24
Öldruck-Kontrollschraube

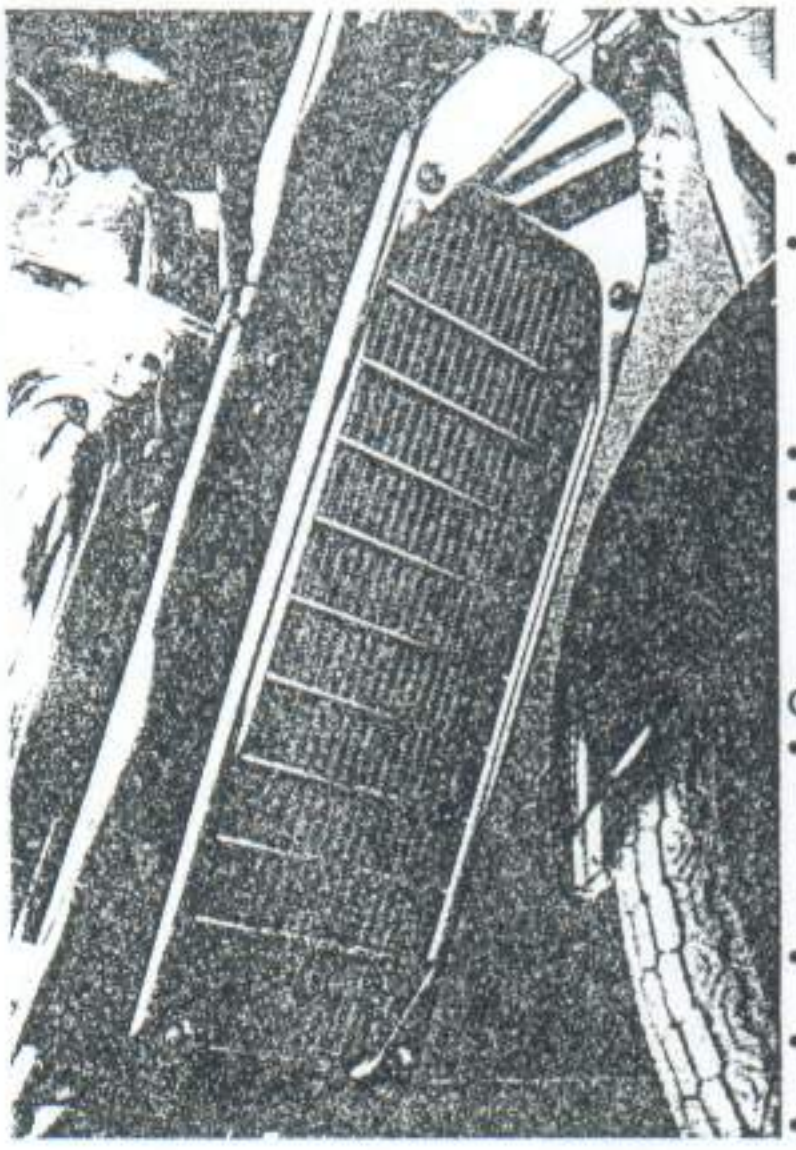


Bild 25
Befestigungsschrauben der Ölkühlerverkleidung

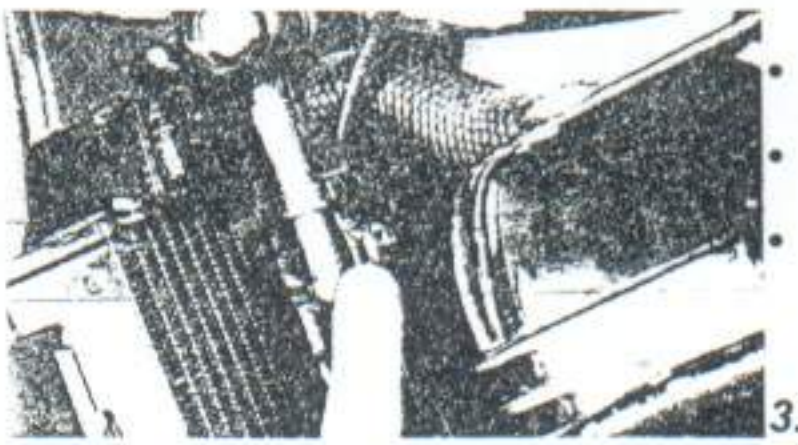


Bild 26
Entlüfterschraube

Bild 27
Kühlmittel-Ablass-Schraube

3.9 SYSTEM CHŁODZĄCY

Co 12 tys. km kontroluje się stan chłodziwa, względnie co 24 tys. km, albo co 2 lata wymienia się na nowy

- wykręcić 4 śruby mocujące i zdjąć obudowę chłodnicy (rys. 25)
- wieczka zamykającego chłodnicę nie odkręcać, jak długo silnik jest jeszcze ciepły. Chłodziwo znajduje się bowiem pod ciśnieniem i może spowodować poważne poparzenia
- wieczko zamykające chłodnicę zdjąć i nalać aż do wskaźnika mieszankę wody destylowanej i płynu niezamarzającego w stosunku 1:1, albo zwyczajną mieszankę do chłodnicy silników aluminiowych
- przy pracującym silniku kontrolować stan chłodziwa i ewentualnie dolewać
- jeśli chodzi o zmianę chłodziwa - śrubę odpowietrzającą wykręcić (rys.26) i podstawić odpowiedni pojemnik pod otwór wylewu chłodnicy. Śrubę wylewową wykręcić (rys.27)
- odpływ chłodziwa z wyczuciem regulować
- w celu napełnienia śrubę wylewową z nową uszczelką zamontować i nalać 1.7 l chłodziwa do wskaźnika napełnienia. Śrubę odpowietrznika wkręcić z siłą 10-12Nm.

Odpowietrzanie systemu chłodzącego:

- przy pracującym silniku, przy króćcu wlewowym wlać chłodziwo do wskaźnika na króćcu, aż wskaźnik na króćcu nie będzie opadał. Stan chłodziwa, jak również system chłodzący należy doglądać co 12 000 km
- sprawdzić czy chłodnica nie zatkała się i czy płytki chłodnicy nie są powyginane
- wygięte blaszki i wduszone rury do wody należy wyprostować (rys.28)
- ciśnieniem powietrza, albo lekkim strumieniem wody usunąć robaki, błoto i pozostałe ciała obce
- chłodnicę wymienić jeżeli więcej niż w 20% powierzchni chłodnica jest uszkodzona
- sprawdzić czy przewody wodne nie są łamliwe i popękane. Ewentualnie wymienić
- sprawdzić zamocowanie wszystkich zacisków

3.10 OLEJOWA PRZEKŁADNIA KĄTOWA (DYFER)

Olej w przekładni kątowej jest wymieniany co 12 000 km.

- motocykl ustawić pionowo
- naczynie pod komorę przekładni postawić. Pokrywę wlewową 1 i śrubę spustową 2 (rys. 29) odkręcić i olej spuścić
- śrubę spustową mocno wkręcić i wlać 200-220ml oleju do około 5 mm, aż do napełnienia cylindra. Korek wlewowy dokręcić. Stosować olej SAE 90
- przelanie może doprowadzić do wytryśnięcia oleju

Bild 28
Kühlerlamellen geradericht

3.11 AKUMULATOR

Jak większość motocykli VS nie ma także rozrusznika nożnego. Ta oszczędność okazała się skuteczna, ale akumulator w każdym razie musi być zawsze optymalnie sprawny, żeby również przy zimnej pogodzie mógł dostarczyć wystarczająco dużo energii.

- bieguny baterii regularnie przesmarowywać smarem akumulatorowym
- akumulator znajduje się nisko pod wahaczem. Stan płynu akumulatorowego musi znajdować się pomiędzy niższym i wyższym oznaczeniem
- przy zbyt niskim stanie akumulator wymontować: zdjąć regulator (rys.30), najpierw odłączyć ujemny przewód, zdjąć klemę plusową na prawo. Podnieść i wyjąć kabel plusowy (rys.31)
- akumulatora nie wymontowywać przy gorącej rurze wydechowej
- śruby akumulatorowe odkręcić i akumulator wyjąc do dołu. Nie dopuścić do upadku (rys.32)
- wąż odpowietrzający zdjąć, osad w komorze usunąć i wypełnić destylowaną wodą. Akumulator wymienić jeżeli na spodzie znajduje się zielonkawy nalot lub zbierze się osad
- stan kwasu sprawdzać co 3 m-ce
- w krajach południowych z wyższymi temperaturami kontrolować częściej
- akumulatory elektrolitowe zawierają kwasy siarkowe i dlatego nie należy dotykać płynem ubrania. Jeżeli elektrolit dostanie się do oczu, natychmiast spłukać woda i niezwłocznie udać się do okulisty

Bild 29
Winkeltrieböl-Ablass- und Einfüllschraube
1 Einfüllschraube
2 Ablass-Schraube

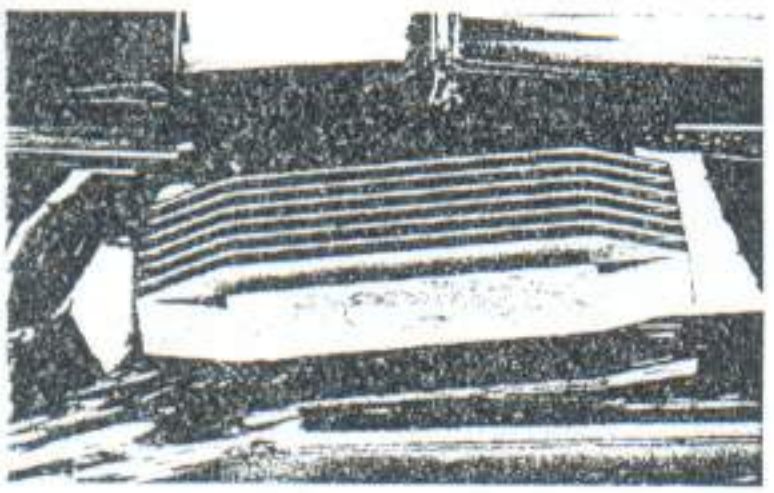


Bild 30
Einbaulage Regler/ Gleichrichter

Bild 31
Abdeckung der Plus-Klemme abnehmen

3.11.1 ŁADOWANIE AKUMULATORA

Maksymalne natężenie prądu ładowania nie może przekraczać 10% pojemności akumulatora. Np. akumulator 16Ah - maksymalny prąd ładujący 1.6 A. Czas ładowania 5 - 10 godz.

- krótsze ładowanie prądem o wyższym natężeniu skraca żywotność akumulatora

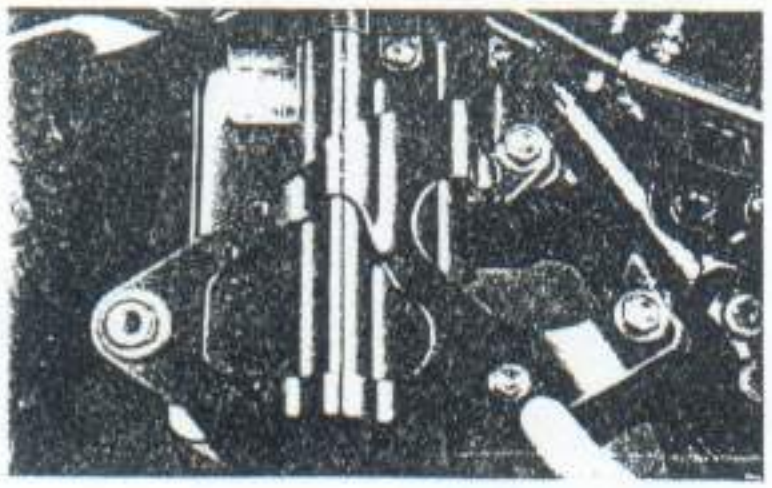


Bild 32
Befestigungsschraube links und rechts

- po uspokojeniu cieczy dopełnić ewentualnie wodą destylowaną do oznaczenia max
- korek zamykający silnie wkręcić, albo wcisnąć i wąż odpowietrzający podłączyć
- akumulator zamontować w odwrotnej kolejności
- połączenia akumulatora smarem akumulatorowym (niekwaśnym) posmarować

3.12 Hamulce

3.12.1 Płyny hamulcowe / odpowietrzenie

O ile motocykl ma krótkotrwałe defekty wydechu, albo przepalony kierunkowskaz - o tyle w przypadku hamulców nie ma żadnych kompromisów. Musi być zawsze zapewniona stuprocentowa zdolność hamowania. Na działaniu układu hamulcowego kierowca VS może polegać. Aby tak zawsze było prace przeglądowe powinny być zawsze przeprowadzane u hydraulika hamulcowego posiadającego odpowiednie kwalifikacje. Przy najmniejszych wątpliwościach do własnych umiejętności zakład naprawczy jest najlepszym wyborem.
Ze wzrastającym zużyciem okładzin na hamulcach i sprzęgle opada poziom płynów hamulcowych. Dlatego przy opadającym stanie płynów hamulcowych obok poszukiwania nieszczelności najpierw skontrolować stan okładzin.

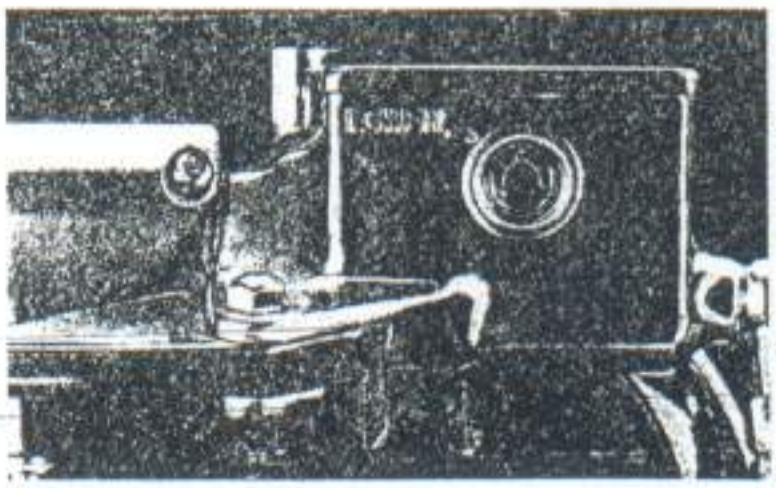


Bild 33
Pegel auch an Kupplung kontrollieren

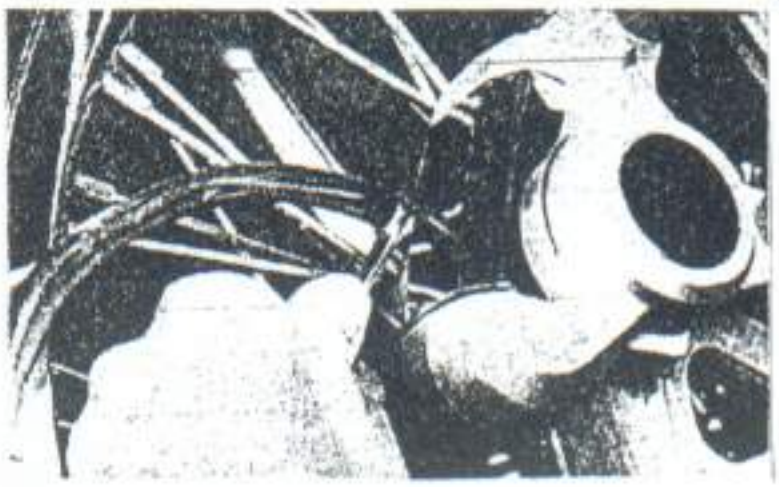


Bild 34
Hydrauliksystem entlüften

Przy pojemniku na płyn hamulcowy, względnie sprzęgłowy poziom wskaźnika skontrolować (rys. 33) - motocykl musi stać pionowo. Kierownica w pozycji - prosto. Kiedy poziom płynu jest poniżej wskaźnika „Lower" to wpierw należy skontrolować stan okładzin klocków hamulcowych i sprawdzić system uszczelnień (rys.33).

- Celem nalania płynu hamulcowego obie śruby w pokrywie wykręcić i pokrywę łącznie z membraną i wkładką zdjąć.
- Przy otwieraniu pokrywy pojemnik musi być ustawiony poziomo, aby płyn hamulcowy się nie wylał. Zachowuje się on „agresywnie" i może rozlać w kałużę. Krople od razu wytrzeć.
- Napełnić płynem do górnego oznaczenia. Napełniać tylko płynem hamulcowym jakości DOT 4. Nigdy nie mieszać różnych marek płynów hamulcowych.
- Ponieważ płyn hamulcowy zachowuje się hygroskopijnie, a więc wchłania wodę, musi pojemnik być zawsze dobrze zakręcony. W żadnym przypadku nie mogą znajdować się w pojemniku brud, nieczystości czy woda.
- Kiedy poziom płynu spada szybko sprawdzić kompletny system uszczelnienia. Raz do roku wymienić płyn hamulcowy.
- Przykrywkę pojemnika z płynem hamulcowym łącznie z membraną wyjąć, a na zawór odpowietrznika na cylindrze hamulcowym nałożyć pasujący przeźroczysty wąż (średnicy 4mm), którego drugi koniec włożyć do szklanego lub metalowego naczynia (rys.34).

Dla odpowietrzenia systemu hydraulicznego sprzęgła pokrywę koła stożkowego silnika zdjąć (rys.35).

- System przez naciskanie na dźwignię hamulca względnie sprzęgła umieścić pod ciśnieniem, aż do momentu gdy poziom płynu na dźwigni jest odczuwalny
- zawór odpowietrznika otworzyć o 1/2 obrotu i znowu zamknąć
- dźwignię hamulca względnie sprzęgła puścić dopiero wtedy gdy zawór odpowietrezający znowu zostanie dokręcony
- dźwignię hamulca względnie sprzęgła powoli puszczać i w końcu ruch dźwigni na kilka sekund wstrzymać
- te kroki powtórzyć kilkakrotnie
- W pojemniku przy kierownicy płyn hamulcowy należy dolewać, aby żadne pęcherzyki powietrza nie mogły się dostać. Tak zostanie stary płyn zastąpiony przez nowy.

- Jeżeli nie dochodzi do węża odpowietrzającego żadne powietrze wtedy dźwignię hamulcową względnie sprzęgła jeszcze raz powoli podciągnąć i jednocześnie zamknąć zawór odpowietrzający
- zawór odpowietrzający niezbyt mocno dokręcić z siłą 6 Nm- powinien trochę odstawać
- Pojemnik napełnić płynem aż do najwyższego wskaźnika

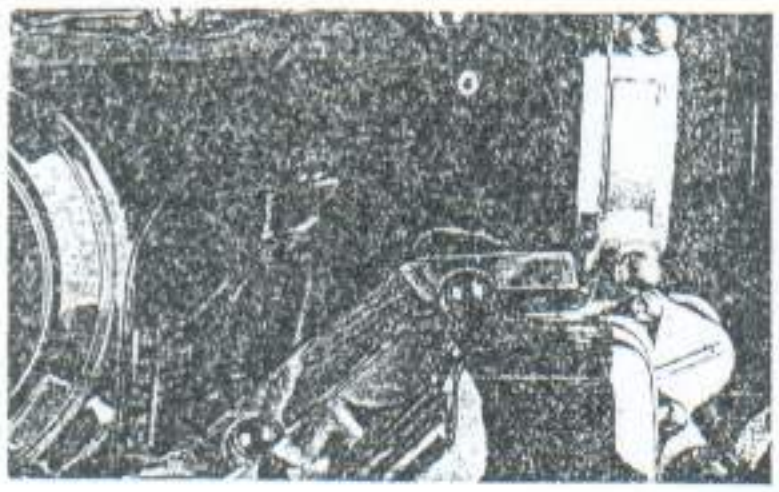


Bild 35
Befestigungsschrauben d
Kegelradabdeckung

3.12.2 ZUŻYCIE OKŁADZIN HAMULCOWYCH

Nawet najlepsze hamulce funkcjonują tylko przy odpowiednich okładzinach. Dlatego regularna kontrola stanu okładziny jest taka ważna.

- Do kontroli stanu okładziny hamulców tarczowych zdjąć blachę przykrywy. Okładzinę należy wymienić gdy jej stan osiągnie stopień zużycia A rys. 38
- Okładziny wymieniać tylko obie
- Przy ściągniętych okładzinach nie używać dźwigni hamulcowej
- W celu wymiany okładziny zdjąć przednią blachę przykrywy
- Zawleczkę zabezpieczającą i kołeczek okładziny 4 (rys. 39) wyciągnąc
- Zdjąć sprężynę 3 i okładzinę wyciągnąć do góry
- Przed wymianą przednich okładzin hamulcowych tłoki hamulcowe wcisnąć do komory, aby zrobić miejsce dla nowych, grubszych okładzin
- nowe okładziny z blachą okładzin od góry ze sprężyną okładzinową włożyć
- kołeczek okładziny wsunąć i zabezpieczyć zawleczkami
- pokrywę przykrywającą znowu nałożyć
- tarczę hamulcową przed ewentualnym zabrudzeniem smarem wyczyścić jakimś środkiem odtłuszczającym
- przed pierwszą jazdą ciśnienie w systemie hydraulicznym uzupełnić poprzez pompowanie dźwignią. Punkt oporu ciśnienia musi być wyraźnie odczuwalny
- również okładziny tylnego hamulca mogą zostać sprawdzone bez potrzeby rozbierania hamulców. W tym celu należy pedał hamulca maksymalnie wdusić i zobaczyć czy oznaczenie na dźwigni hamulca znajduje się w obrębie oznaczenia 1 (rys. 40) na pokrywie hamulca
- jeżeli oznaczenia się nie pokrywają należy wymienić szczęki hamulcowe

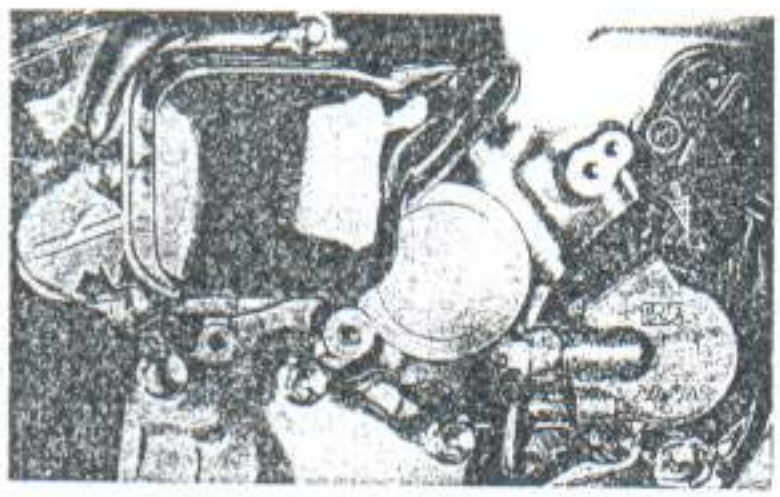


Bild 36
Kupplungsnehmerzylinder
Befestigungsschrauben

Bild 37
Chrombelege abnehmen

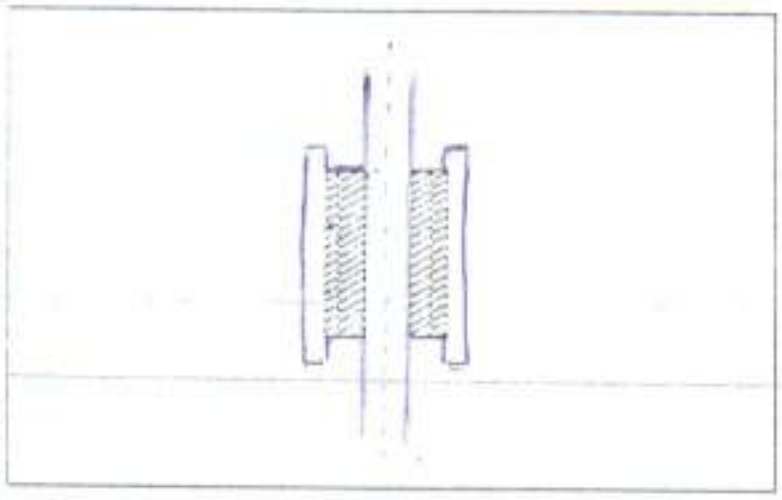
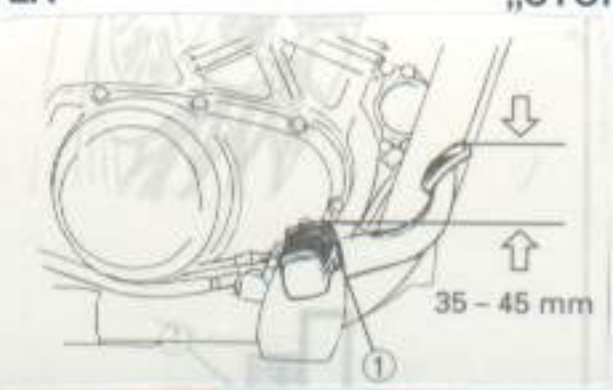


Bild 38
Bremsklotz
A Verschleissslirie

3.12.3 USTAWIANIE PEDAŁU HAMULCA I ŚWIATŁA „STOP"



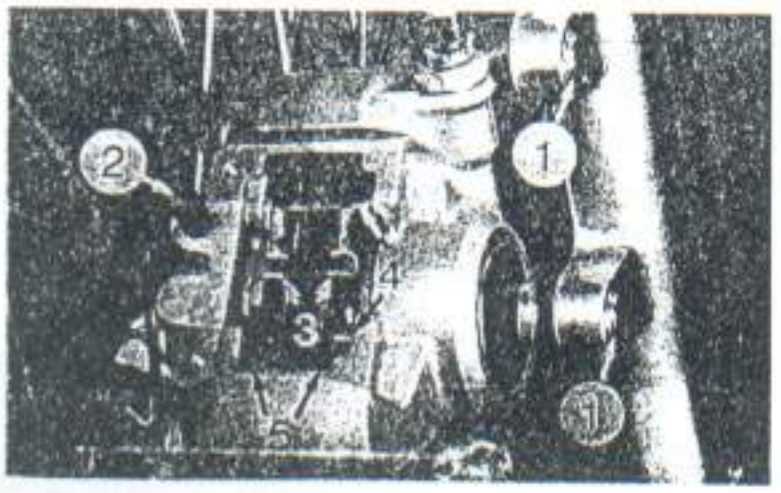


Bild 39
Vorderer Bremssattel
1 Befestigungsschrauben
2 Entlüftungsventil
3 Feder
4 Belagsstifte
5 Bremsklötze

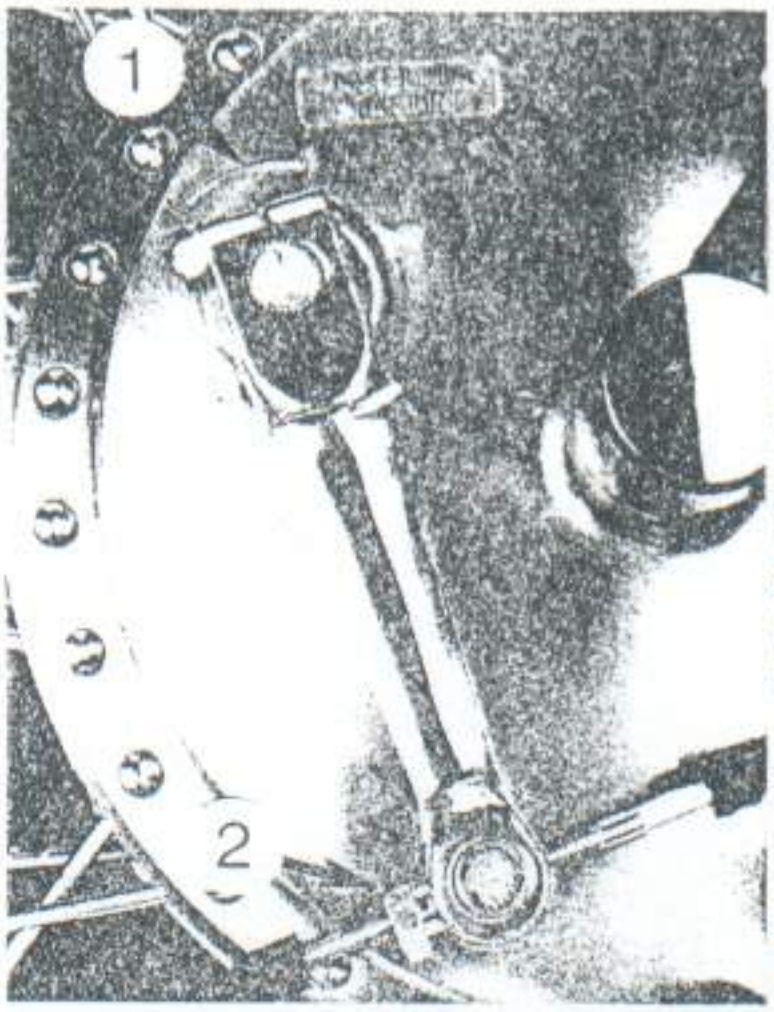


Bild 40
Hintere Trommelbremse
1 Versu[illegible]-Markierung
2 Einstellmutter des Pedalwegs

Bild 41
Bremspedallage-Einsteller

Bild 42
Bremslichtschalter

pedału hamulca musi być odpowiednio dopasowana do pozycji stopy kierowcy.

- Dla skorygowania pozycji pedału nakrętki zluzować kluczem oczkowym i gwint wałka przekręcić, aż do otrzymania pożądanej pozycji pedału (rys.41).
- Nakrętkę ponownie przykręcić
- Luz pedału hamulca powinien wynosić od 20 - 30 mm

Przedniego włącznika światła „STOP" nie można ustawiać, natomiast tylny powinien zadziałać zanim zacznie działać hamulec. Włącznik ustawiamy przez przekręcanie nakrętki karbowanej ręcznie (rys.42).

3.13 USTAWIENIE REFLEKTORA

Istotnym czynnikiem bezpieczeństwa przy jeździe w nocy jest odpowiednio ustawiony reflektor.

- Ruch reflektora w pionie uzyskujemy przez przekręcanie reflektorem. Boczne ustawienie następuje przez wkręcanie i wykręcanie śruby nastawczej w kloszu
- Do zmiany żarówki reflektora zdjąć kontakt wtyczkowy. Osłonę kontaktu wtyczkowego zdjąć, zatrzask wygiąć w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara , umocowanie wyjąć i wymienić żarówkę.

Montować w odwrotnej kolejności.
Przy wkładaniu nowej żarówki halogenowej włożyć rękawiczki. Jeżeli żarówka dotykana jest gołymi rękami to wyczyścić ją ścierką zmoczoną w alkoholu. Zapobiega to przedwczesnej utracie jasności i przepaleniu się.

3.14 PODSTAWKA BOCZNA

Oglądnąć sprężynę pod kątem uszkodzeń i zmęczenia materiału. Ewentualnie przesmarować.

- obieg prądu musi zostać przerwany jeśli przy pracującym silniku, włączonym biegu i wciśniętym sprzęgle ?podstawka boczna jest otwarta?
- przerywacz spryskać NoS_2 - spray (rys. 43)

W sytuacjach przymusowych ważne jest by hamulce zadziałały bez zwłoki. Dlatego pozycja

3.15 Zawieszenie przednie

Jeżeli motor na przedłużonych zakrętach nagle nie chce podążać żądanym torem i jeśli przy krótkich dotknięciach przedniego hamulca podejrzanie w zawieszeniu dudni wtedy zawieszenie ma za duże luzy

- Dla sprawdzenia tego należy pod motor podłożyć coś w taki sposób, aby przednie koło nie dotykało podłoża. Rurę widelca umocować i sprawdzić czy się widełki przedniego koła dają obracać Potrząsać w tę i z powrotem, aby stwierdzić obecność luzu. W przypadku gdy kierownica porusza się nierównomiernie wskazuje na luz pionowy - należy ustawić łożysko.
- umiejscowić klamrę zacisku widelca 3 (rys. 44) poniżej półki widelca
- główka prowadząca (nakrętka 1 rys. 44) zamontować okrągłe nakrętki, potem znowu zdjąć, aż nie będzie wyczuwalny luz, ale gdy kierownica będzie łatwo chodziła.
- nakrętką i śrubą zacisku widelca skontrować ustawienie
- po zamontowaniu nowego łożyska śrubę regulacyjną dopiero mocno dokręcić potem znowu umiejscowić
- nakrętkę regulacyjną znowu dokręcić, aż nie będzie wyczuwalny luz, ale kierownica łatwo się skręca
- ruch kierownicy musi być równomierny w całym zakresie obrotu
- zwracać uwagę aby linki i kable nie przeszkadzały w wychylaniu się kierownicy
- po zamontowaniu nowego łożyska ustawienia powtórzyć po około 500km

Bild 43
Einbaulage Seitenständerschalter

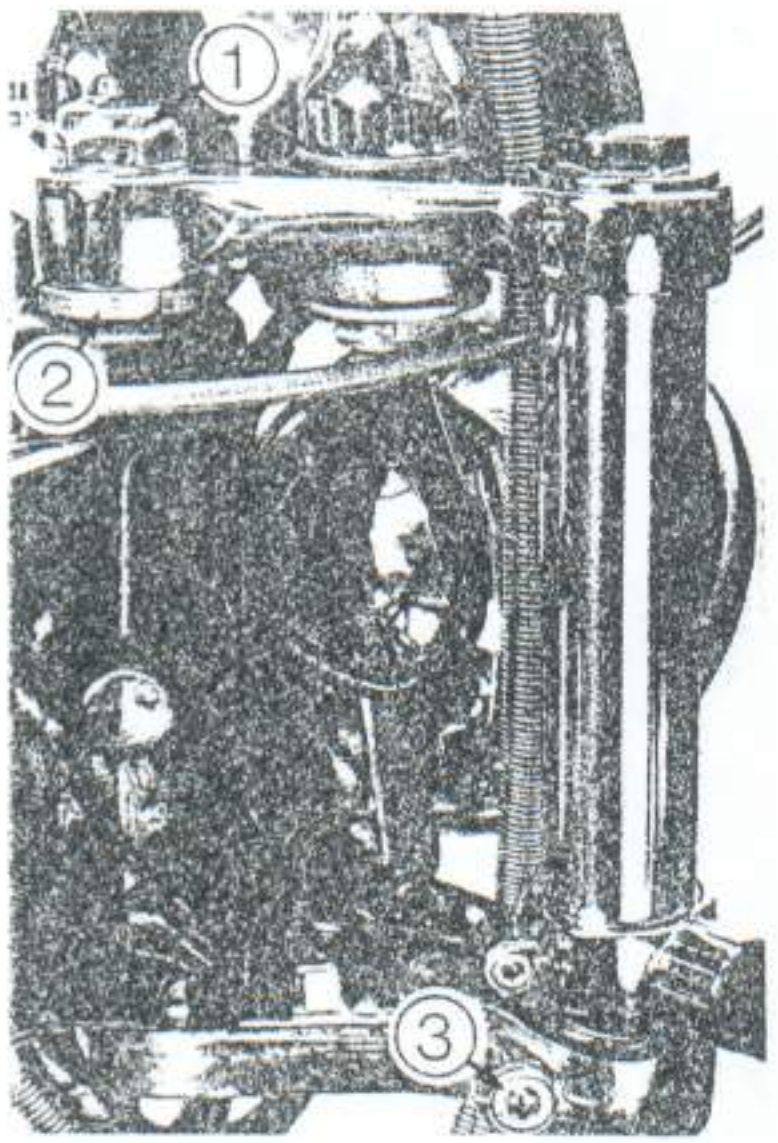


Bild 44
Lenkkopf-Einstellung
1 Lenkkopf-Gegenmutter
2 Einstell-/Nutmutter
3 Klemmschraube an unterer Gabelbrücke

3.16 Zawieszenia

Zawieszenie przedniego koła jest konwencjonalne tj. pozbawione regulacji.
Niektóre możliwości tłumienia i resorowania można dopasować stosując inny olej oraz inny jego poziom (podwyższony poziom zmniejsza poduszkę powietrzną w widelcu i podwyższa progresję)

Pierścień uszczelniający dociskany sprężyną

- uszczelniacze nie powinny wykazywać żadnych nieszczelności. W przeciwnym razie wymienić uszkodzone części jak to opisano na str. 67.

- Wahacz tylnego koła jest podparty na dwóch pojedynczych amortyzatorach, które posiadają pięciostopniową regulację
- Stosownie do obciążenia nastawić kluczem lub pokręceniem śruby amortyzatory
- Oba amortyzatory ustawiać jednocześnie
- Sprawdzić działanie amortyzatorów.

3.17 KOMPRESJA

- kompresję mierzy się przy prawidłowym luzie zaworowym i normalnej temperaturze pracy,
- wykręcić świecę zapłonową
- podłączyć przyrząd do pomiaru kompresji,
- manetkę gazu otworzyć maksymalnie, włącznik silnika ustawić w pozycji OFF i próbować rozrusznikiem zastartować silnik dopóki wskazówka miernika kompresji nie będzie już się podnosić. Następuje to zwykle po ok. 10 sekundach
- ciśnienie kompresji powinno wynosić 13-16 kg/cm^2, granica zużycia 11 kg/cm^2
- różnica między cylindrami może maksymalnie wynosić 2 kg/ cm^2
- zbyt niskie ciśnienie wskazuje na nieszczelność zaworu, zbyt mały luz zaworowy, nieszczelna uszczelka głowicy cylindra, zapieczone pierścienie, zużyty tłoki i cylinder. Zbyt wysoka kompresja jest z reguły spowodowana obecnością osadu węglowego w komorze spalania
- aby wykryć źródło naprawy należy poprzez otwór świecy wtrysnąć równomiernie na ścianki cylindra olej
- kompresję sprawdzać co 50 000km.

3.18 NAKRĘTKI, ŚRUBY, CZĘŚCI ŁĄCZĄCE.

Z upływem czasu może się zdarzyć, że nakrętki i śruby w motocyklu poluzują się na skutek wibracji.

- dlatego po każdych 12 tys. km w ramach przeglądu należy dokręcić wszystkie nakrętki i śruby. Należy je dokręcać z odpowiednimi wartościami.
- skontrolować również wszystkie klamry i zawleczki

3.19 KOŁA I OPONY

- opony nie powinny wykazywać żadnych rys i innych uszkodzeń. Ciśnienie w oponach mierzyć przy zimnych kołach (dane na str. 107)
- koła sprawdzić (str. 68)
- opony wymienić jeżeli głębokość bieżnika z przodu wynosi poniżej 1.5mm, a z tyłu 2.0mm

PODZESPOŁY

DEMONTAŻ

Jak pokazuje rozdział 3 wszystkie prace przeglądowe wykonuje się przy wmontowanym silniku i także sprawdzenie pojedynczych podzespołów (np. sprawdzić alternator, ciśnienie oleju) jest warunkiem prawidłowego funkcjonowania motocykla.

W przypadku całkowitego demontażu, poleca się przed demontażem silnika podzespoły sprzęgła i wirnika alternatora. Demontaż wirnika alternatora nie jest jednak konieczny do rozebrania komory silnika. Do podniesienia silnika będzie potrzebna druga osoba, ułatwi ona dodatkowo prace, gdyż do poluzowania niektórych połączeń śrubowych użytecznym będzie zablokowanie tylnego koła przy pomocy hamulca.

SPRAWDZANIE I POMIARY

Niestety człowiek dysponujący przy pomiarach suwmiarką i linijką niewiele osiągnie, a niewielu ma specjalistyczne mierniki i musi sam rozważyć, czy zakup tych drogich urządzeń mu się opłaca. Specjalistyczne narzędzia nie są dostępne dla ludzi o przeciętnych zarobkach. Ponadto prawidłowo mierzyć należy umieć i dlatego podczas różnych pomiarów dobrze zaufać fachowca.

MONTAŻ

Gdy motocykl rozłożony na części pierwsze leży w skrzynce w warsztacie mechanik-hobbysta zadaje sobie pytania: czy odpowiednie narzędzia są gotowe? Czy mam wszystkie potrzebne części? Czy wszystkie części są pomierzone i sprawdzone pod względem wytrzymałości. Tak długo jak motor jest jeszcze rozebrany należy się dobrze zastanowić, ponieważ w tym momencie części dają się najłatwiej wymieniać.
Kiedy np. przekładnia koła zębatego wskazuje lekkie wżery korozyjne na boku zarysu zęba byłoby wskazane jeszcze raz po 10 tys. km dokonać powtórnego sprawdzenia. Kiedy wszystko jest gotowe można rozpocząć skręcanie, aby kilka godzin później wyjechać z warsztatu w pełni sprawnym motocyklem

4. GAŹNIK

4.1 Demontaż

Tylny gaźnik oznaczony jest: Gaźnik nr 1, przedni: Gaźnik nr 2

- zdemontować: siedzenie, zbiornik paliwa, prawą i lewą obudowę
- wymontować przednie mocowanie baku (rys. 45)
- zapoznać się z rysunkiem nr 15
- łącznik kierownicy rozdzielić i wyjąć linkę gazu
- śruby mocujące zluzować i wyjąć bezpiecznik z komory filtra powietrza (rys. 46)
- kanał gazowy wyjąć nie na gaźnik, lecz na rozdzielnik
- śruby mocujące przycisku ograniczającego odkręcić i śruby klamrowe zluzować
- klamry węża w gaźniku poluzować i zdjąć wąż połączenia
- odkręcić śruby mocujące i wyjąć cewkę zapłonową (rys.47)
- wąż paliwowy zdjąć z gaźnika
- usunąć paliwo z komory pływakowej
- paliwo spuścić do pojemnika po odkręceniu śruby zaworowej
- nakrętkę złączkową tłoków wykręcić i wyjąć
- śruby mocujące tylnego filtra powietrza wykręcić i przesunąć filtr na prawo
- gaźnik wyciągnąć z silnik ku górze
- starać się nie poluzować linki ciegła

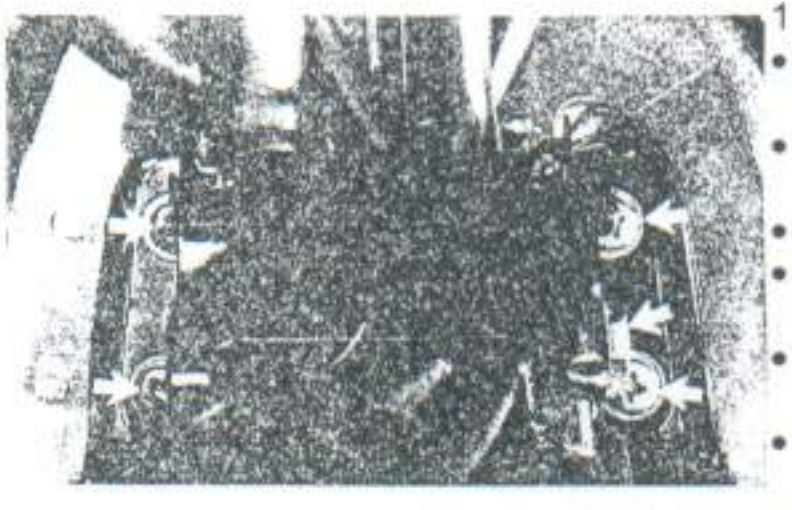


Bild 45
Befestigungsschrauben der vorderen Tankhalterung

Bild 46
Gas-Seilzug-Verteiler

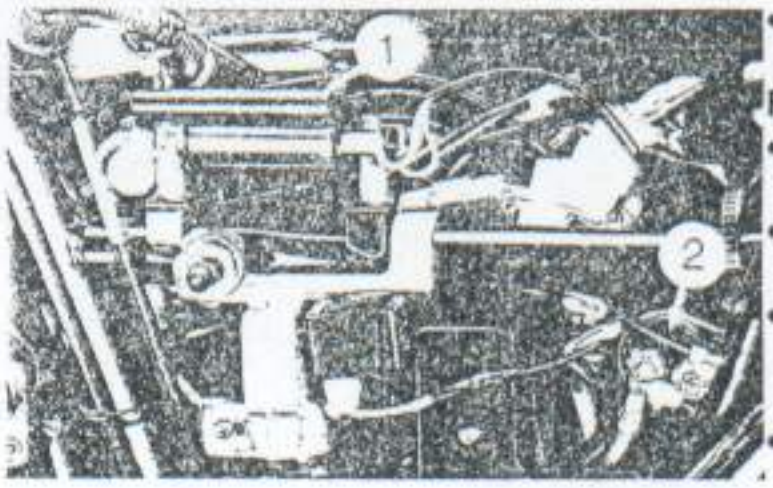


Bild 47
1 Zündspulen
2 Starterrelais

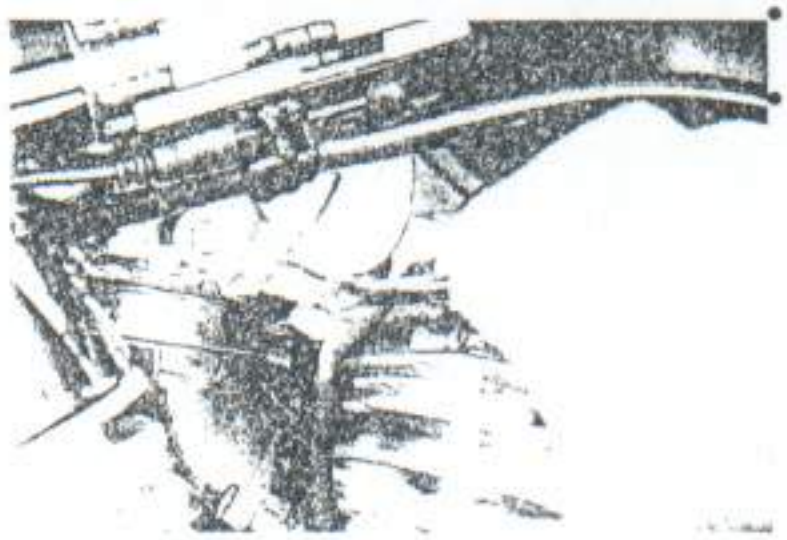
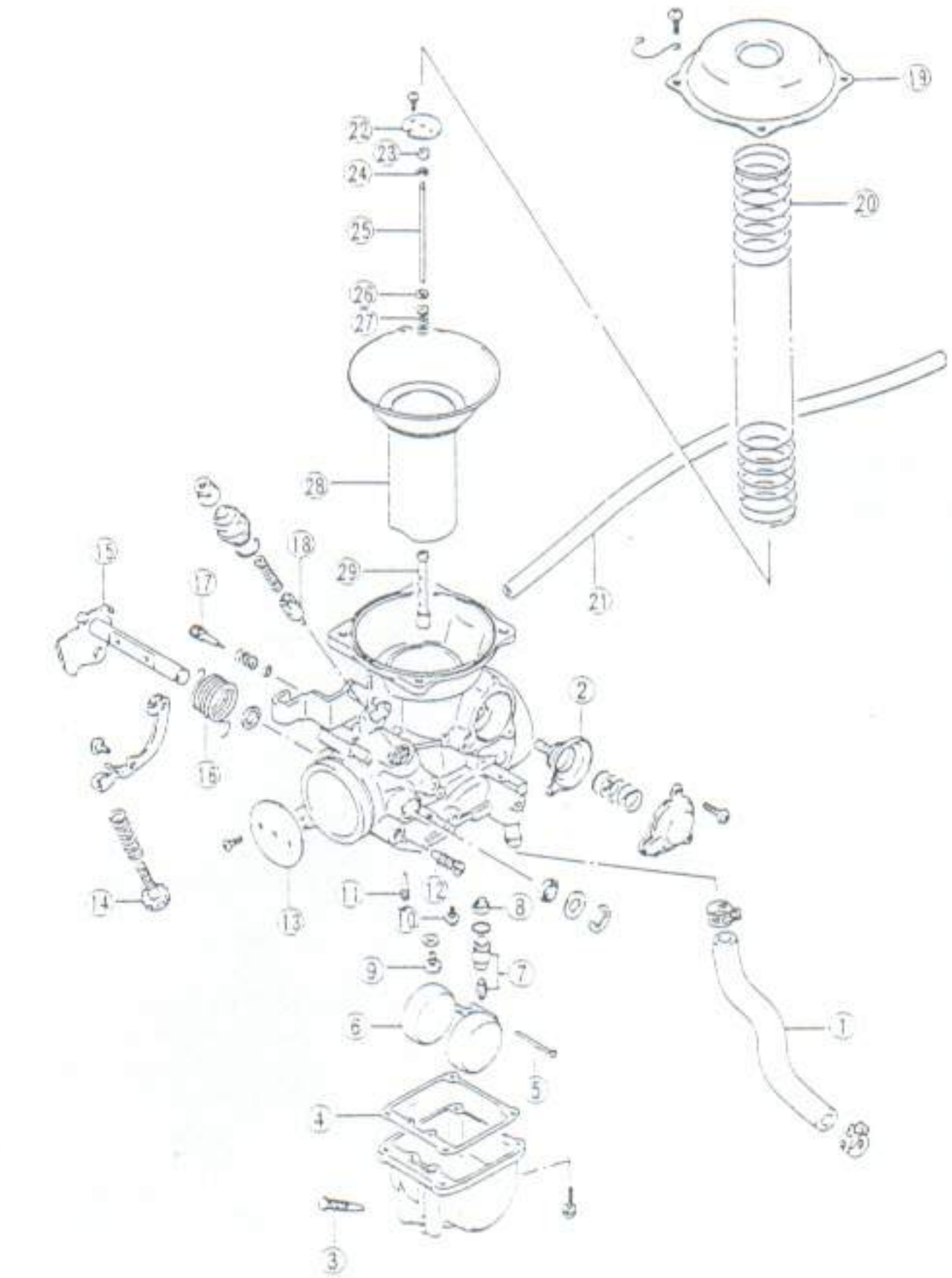


Bild 48
Ablass-Schraube

ROZBIERANIE GAŹNIKA

- 4 śruby krzyżowe wykręcić i zdjąć przykrywkę gaźnika nr 19 rys. 49 i 50
- sprężynę i membranę zdjąć łącznie z tłokiem
- do demontażu iglicy dyszy wykręcić dwie śruby mocujące w tłokach i iglicę łącznie ze sprężyną i tarczą wstrząsnąć
- śruby mocujące pokrywę komory pływakowej wykręcić i ostrożnie zdjąć pokrywę
- pływak wyjąć ręką łącznie z zaworkiem iglicowym
- po wykręceniu śrub mocujących zdjąć gniazdo zaworu i tarczę uszczelniającą z sitem filtra



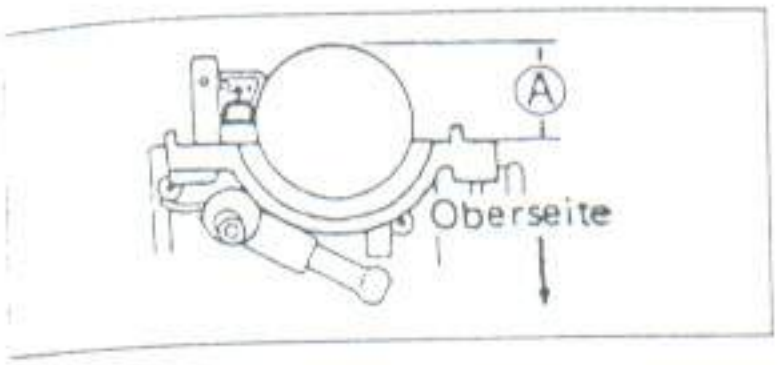
GAŹNIK TYŁU

Bild 49
Vergaser 1 (hinten)
1 Kraftstoffschlauch
2 Leerlaufventil
3 Ablass-Schraube
4 Dichtung
5 Schwimmerstift
6 Schwimmer
7 Nadelventil
8 Filter
9 Hauptdüse
10 Nadelventil-Anschlagschraube
11 Vordüse
12 Ausgleichsschraube
13 Drosselklappe
14 Anschlagschraube
15 Drosselklappenwelle
16 Rückstellfeder
17 Leerlaufgemisch-Einstellschraube
18 Dichtekolben
19 Vergaserdeckel
20 Feder
21 Entlüftungsschlauch
22 Scheibe
23 Distanzhülse
24 Klemmring (E-Form)
25 Düsennadel
26 Scheibe
27 Feder
28 Kolben
29 Nadeldüse

- w gaźniku nr 2 zdjąć obsadę dyszy
- ręcznie ku górze wycisnąć iglicę dyszy
- pokrywę membrany zdjąć po wykręceniu trzech śrub krzyżowych. Uważać na umiejscowienie sprężyny.

4.2 SPRAWDZANIE I POMIAR

- suwak tłoka nie może wykazywać żadnych rowków, zarysowań czy podobnych uszkodzeń i musi swobodnie się poruszać w komorze gaźnika. W przypadku gdy chodzi ciężko oddać do naprawy lub wymienić na nowy
- sprawdzić iglicę dyszy - nie może ona być krzywa ani posiadać innych wad
- membranę trzymać z dala od źródeł światła: nie powinno być widać żadnych porowatych miejsc, a gdy są wymienić
- obsada dyszy i iglica dyszy nie mogą wykazywać żadnych ruchów iglicy



◄ Bild 51
Schwimmerstand messen an Vergaser 1
A 26,7 – 28,7 mm

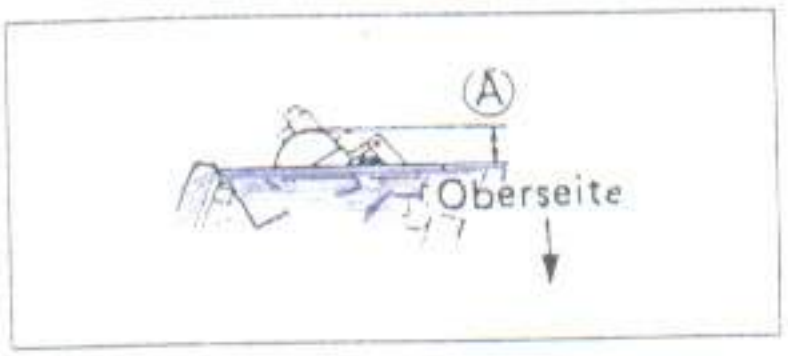
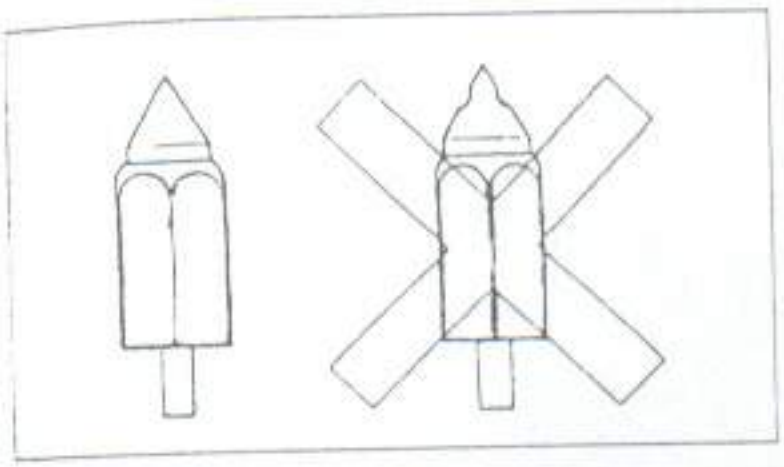


Bild 52
Schwimmerstand messen an Vergaser 2
A 8,1 – 10,1 mm



◄ Bild 53
Ventilkegel darf keine Riefen aufweisen

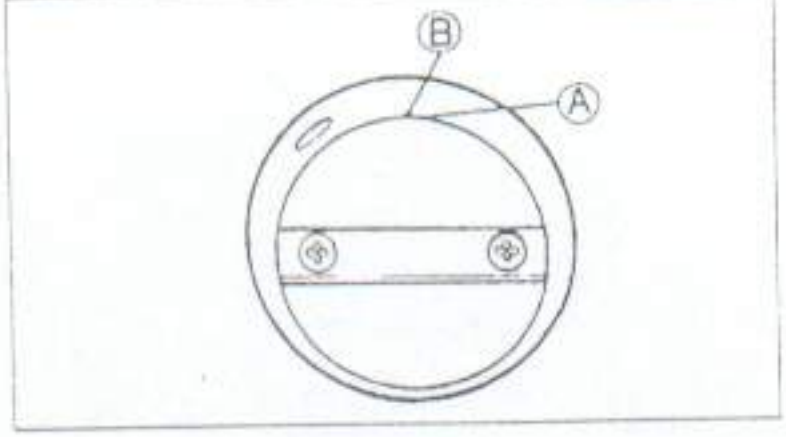


Bild 54
Drosselklappenkante A auf vorderste Bypass-Bohrung B ausrichten

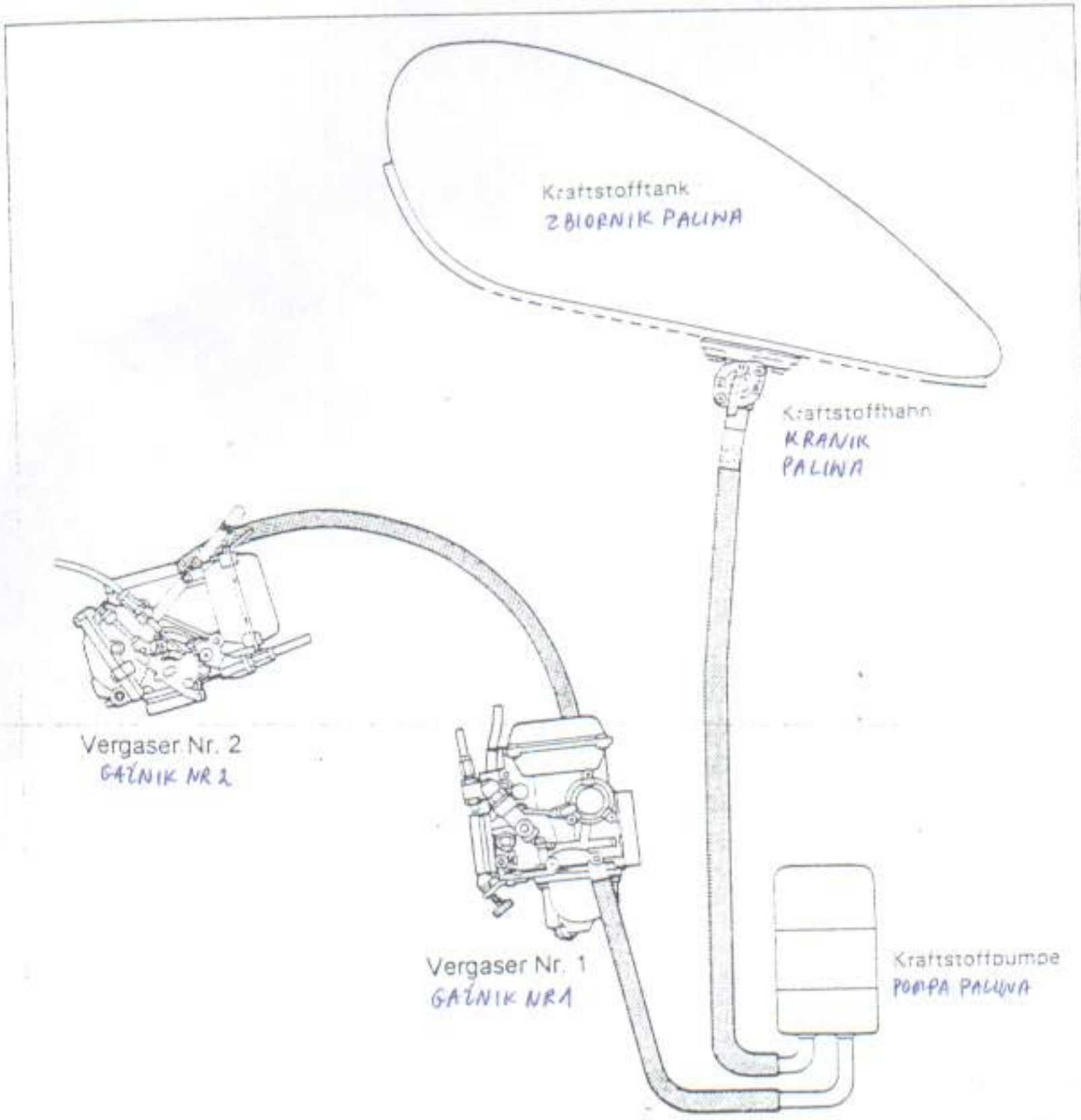
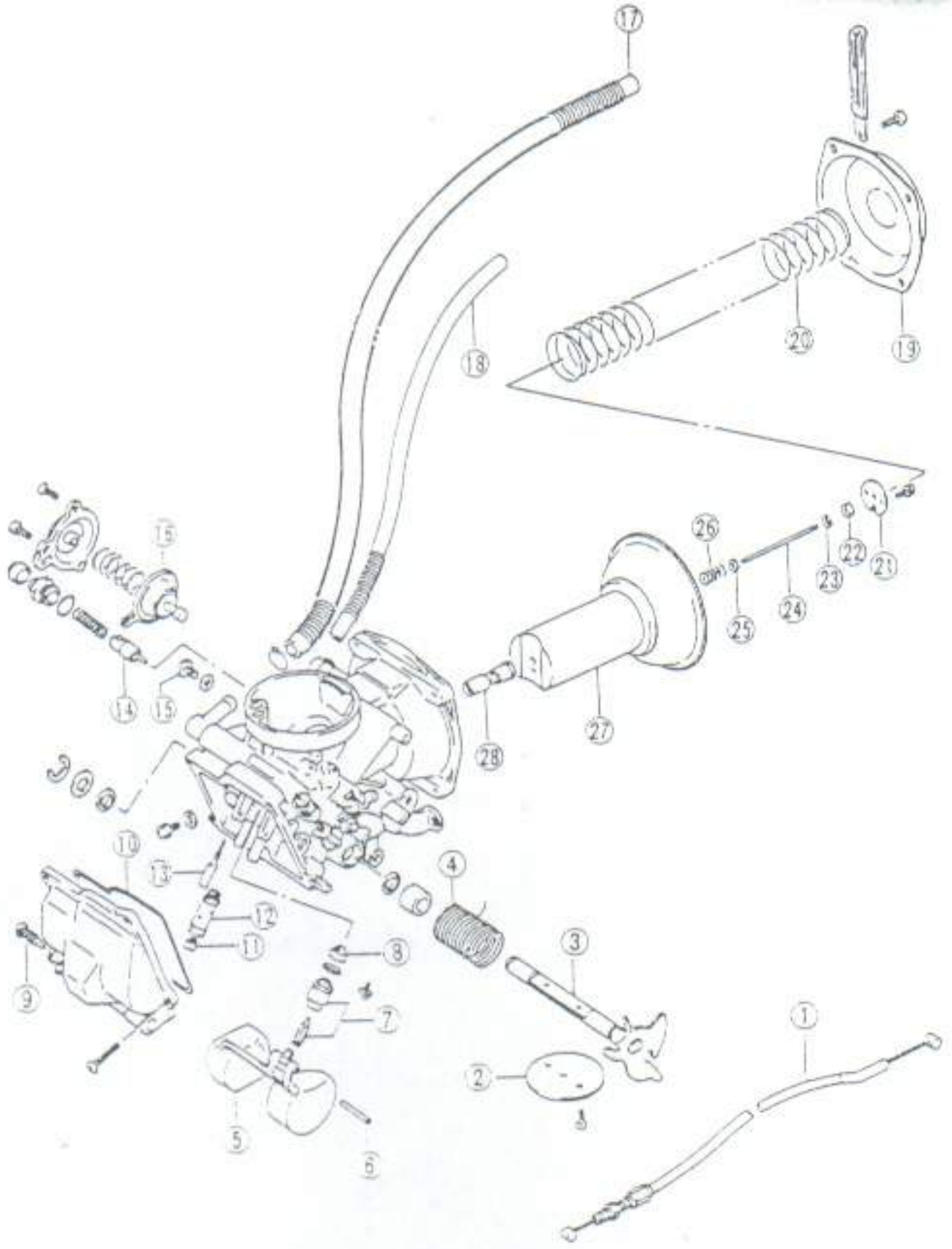


Bild 55
Anschluss der Kraftstoffschläuche

GAŹNIK PRZEDNI

Bild 50
Vergaser 2 (vorn)
1 Abgleichkabel
2 Drosselklappe
3 Drosselklappenwelle
4 Rückholfeder
5 Schwimmer
6 Schwimmerstift
7 Nadelventil
8 Filter
9 Ablass-Schraube
10 Dichtung
11 Hauptdüse
12 Hauptdüsenhalter
13 Vordüse
14 Chokekolben
15 Ausgleichsschraube
16 Leerlaufventil
17 Kraftstoffschlauch
18 Entlüftungsschlauch
19 Vergaserdeckel
20 Feder
21 Düsennadel-Anschlagscheibe
22 Distanzhülse
23 Klemmring (E-Form)
24 Düsennadel
25 Scheibe
26 Feder
27 Kolben
28 Nabendüse



- pływak sprawdzić czy nie ma deformacji i paliwa wewnątrz
- wkręt regulacji mieszanki biegu jałowego jest ustawiony przez fabrykę i dlatego nie należy go przestawiać. Śrubę przykręcać ostrożnie, zgodnie z ruchem wskazówek zegara dopóki nie zaskoczy: liczyć obroty. Śruby nie wkładać w gniazdo. Liczbę obrotów zanotować i dopiero potem śrubę całkowicie wykręcić. Wkręt sprawdzić pod względem zużycia i innych uszkodzeń.
- poziom pływaka zmierzyć przy zamkniętym zaworze pływakowym. Odstęp pomiędzy krawędzią dolną pływaka, a krawędzią komory musi wynosić (przy włożonym jednakże nie wduszonym grzybku zaworu) z tyłu gaźnika 26.7 - 28.7mm, a w przednim gaźniku 8.1-10.1mm. Korektę przeprowadzić poprzez napięcie języczka pływaka
- wszystkie dysze i kanały przedmuchać powietrzem pod ciśnieniem, w żadnym wypadku nie czyścić igłą, ani drutem. Wyjątek: sitko filtra na zaworze pływaka przeczyścić pędzlem. Grzybek zaworu pływaka nie może wykazywać żadnych rowków czy pokarbowań
- przy wymontowanej sprężynie ściągającej skontrolować czy wałek przepustnicy nie ma luzu w komorze gaźnika
- sprawdzić czy pompie paliwowej nie brakuje śrub

4.3 MONTAŻ

- przed montażem dyszy i zaworu wszelkie przepusty i otwory przedmuchać sprężonym powietrzem. Wyjątek: zawór pływakowy, sitko filtra oczyścić pędzlem
- iglicę dyszy wciskać z góry do komory
- obsadę iglicy, dyszę biegu jałowego i główną iglicę wkręcić
- pływak - gniazdo zaworu z sitkiem filtra i naoliwioną uszczelkę wdusić i zabezpieczyć śrubką
- pływak z grzybkiem zaworu włożyć i trzpień pływaka wcisnąć. Zmierzyć poziom pływaka
- wkręt regulacji mieszanki biegu jałowego lekko wkręcić, aż zaskoczy, potem przekręcić o wyznaczoną przy demontażu ilość obrotów
- pozycja wyjściowa gaźnika nr 1 (tylni): po osadzeniu 1 i 1/8 obrotu (Szwajcaria 2 obroty) obrócić
- pozycja wyjściowa gaźnika nr 2 (przedni): po osadzeniu 1 obrót (Szwajcaria 1 i1/4 obrotu) obrócić
- uszczelkę pokrywy komory pływaka naoliwić i przykręcić pokrywę czterema wkrętami
- iglicę dyszy z tarczą i sprężyną włożyć do tłoka. Podkładkę zabezpieczającą przytwierdzić 2 śrubami
- tłoki osadzić w komorze gaźnika, uważać na to aby membrana była czysta. Nakładka membranowa musi sięgać rowu komory
- pokrywę przytwierdzić sprężyną (4 śruby)
- skontrolować czy tłoki się płynnie przesuwają
- zamontować membranę i sprężynę zaworu odpływu powietrza. Przy osadzaniu przykrywy nie zakleszczyć membrany i uważać na to, żeby membrana siedziała w rowie komory
- linkę na tłok nasadzić i tłok osadzić. Nakrętki z tworzywa nie przykręcać zbyt mocno

Zasadnicze nastawienie przepustnicy

- górną krawędź przepustnicy skierować na obejście średnicy cylindra
- cięgno sprawdzić - musi poruszać się bez zacięć
- działanie przepustnicy sprawdzić przez przekręcanie elementu ustalającego cięgna
- gaźnik montować w odwrotnej kolejności
- węże paliwowe podłączyć jak na rys. 55
- luz cięgna, dostrojenie i ustawienie biegu jałowego skontrolować tak jak to opisano od str. 12.

5. ROZRUSZNIK

5.1 demontaż

Rozrusznik może być demontowany przy wmontowanym silniku.

- zanim rozpoczniemy dalsze prace przy rozruszniku, należy odłączyć ujemny kabel akumulatora
- płyn chłodzący spuścić i rurę chłodziwa (1) rys. 56 zdjąć z tylnego cylindra
- pokrywę drugiej komory koła zębatego zdjąć i przycisnąć do boku przewód sprzęgła
- zdjąć dwie śruby mocujące pokrywy rozrusznika
- wyjąć wodną rurę wpustową
- odłączyć kabel dodatni od rozrusznika, dwie śruby mocujące SW 8 wykręcić i wyjąć rozrusznik (rys. 57)
- dwie śruby obudowy wykręcić: tylną i przednią pokrywę zdjąć (rys. 58)

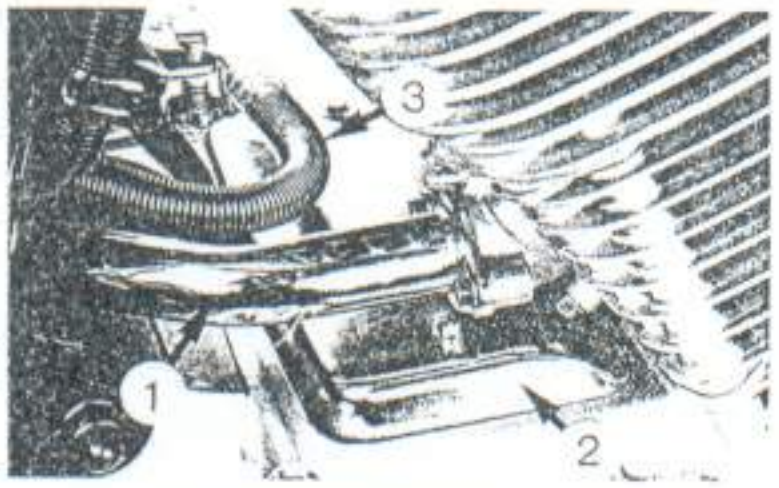


Bild 56
Starteraufbau
1 Kühlmittelrohr
2 Starterdeckel
3 Hydraulikanschl[illegible]er Kupp[illegible]

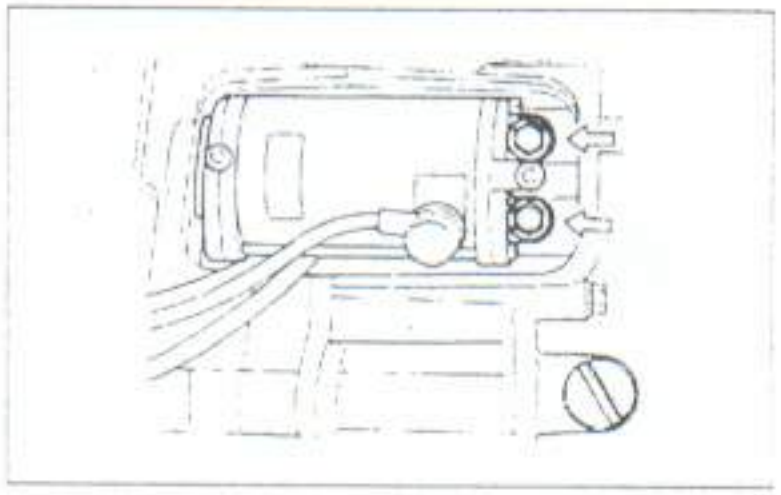


Bild 57
Starter-Befestigungsschrauben und Pluskabel

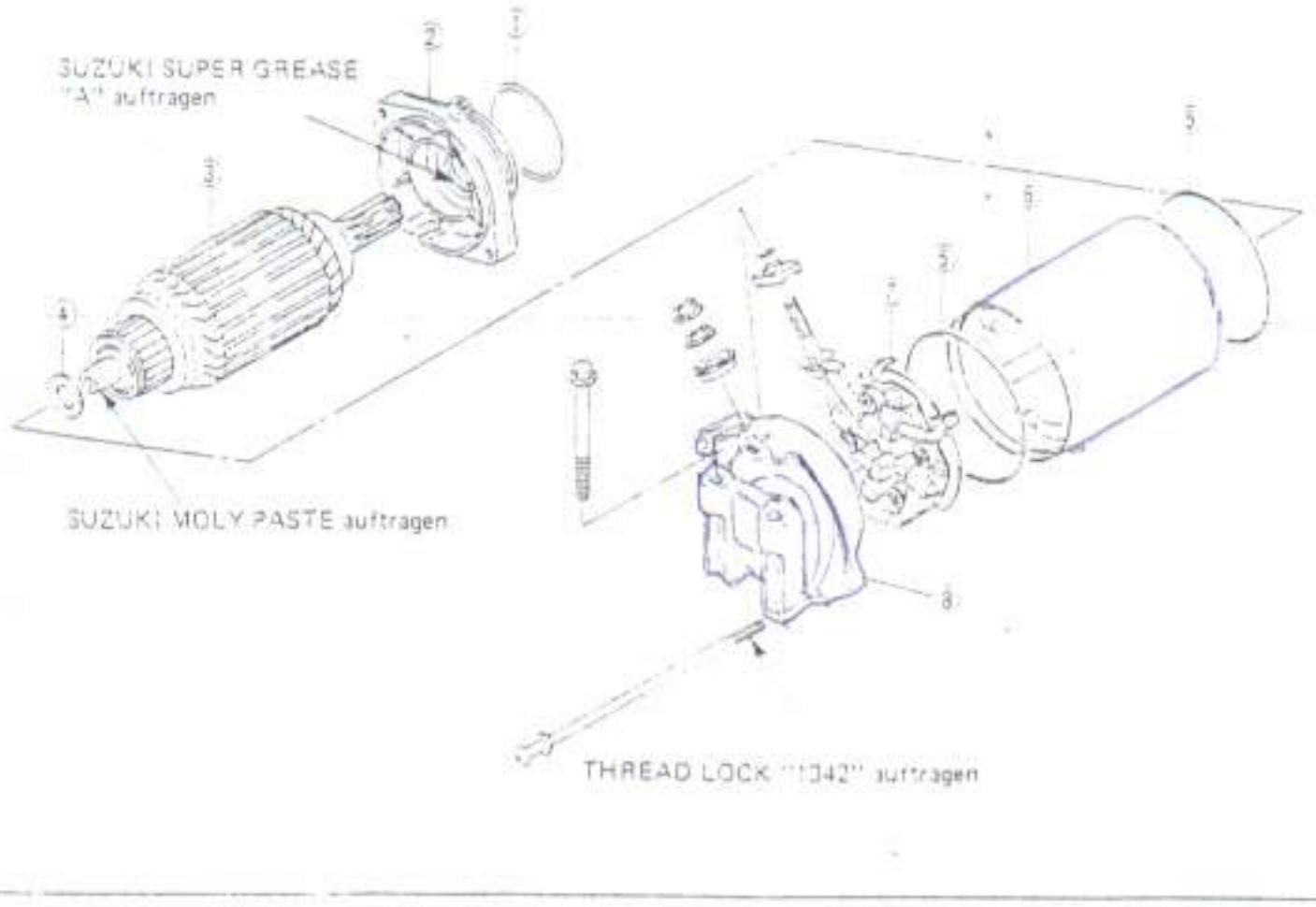


Bild 58
Startereinzelteile
1 O-Ring
2 Rückdeckel
3 Anker
4 Scheibe
5 O-Ring
6 Gehäuse
7 Bürstenhalterplatte
8 Frontdeckel

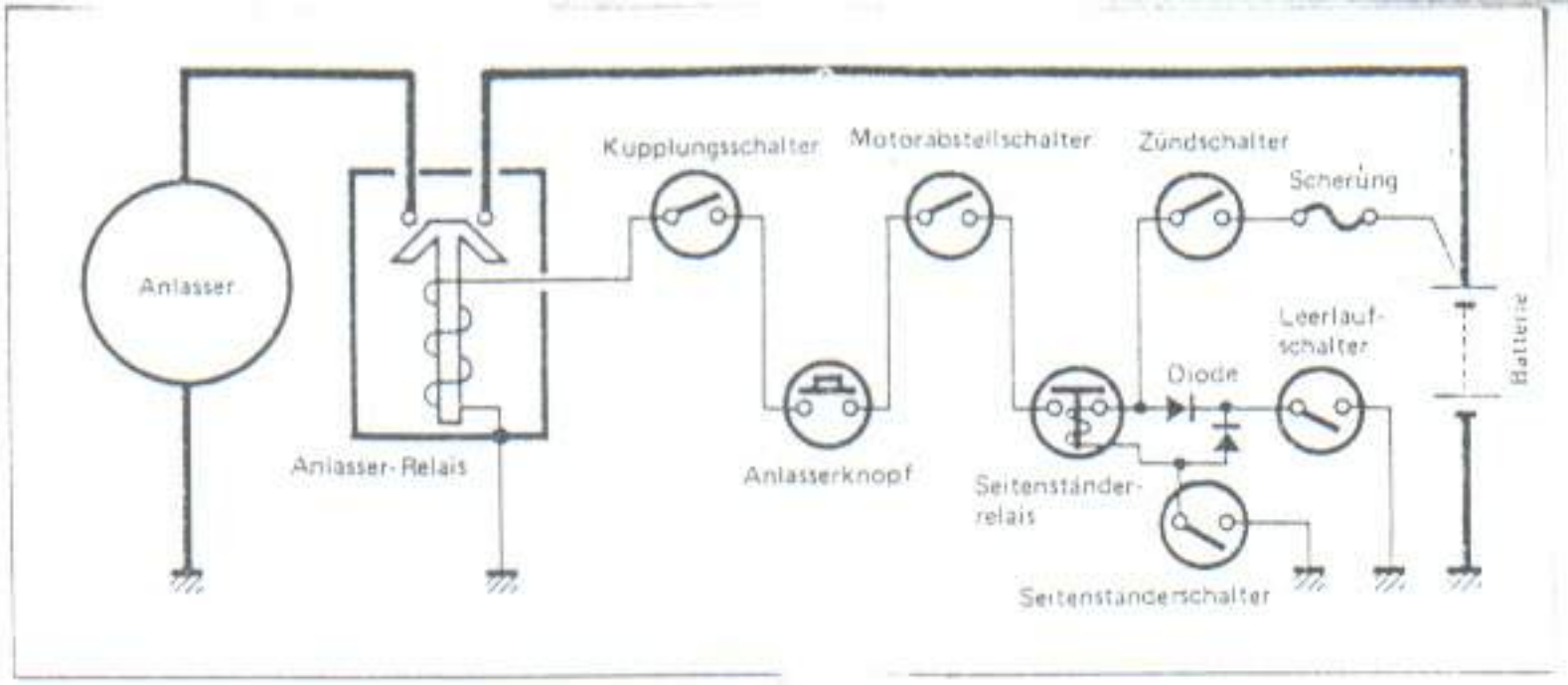


Bild 59
Schaltschema Startersystem

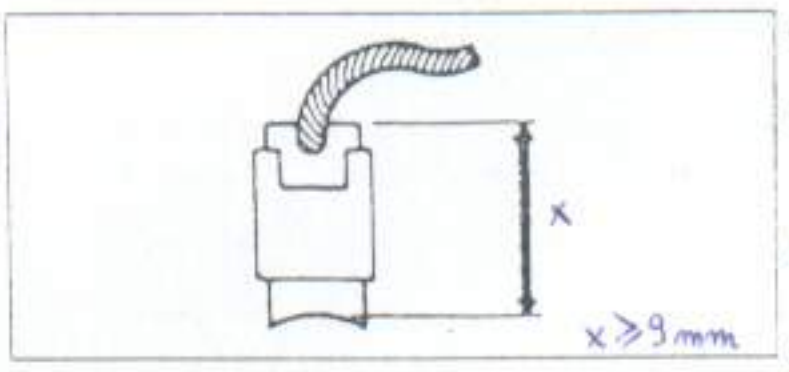


Bild 60
Bürstenlänge messen

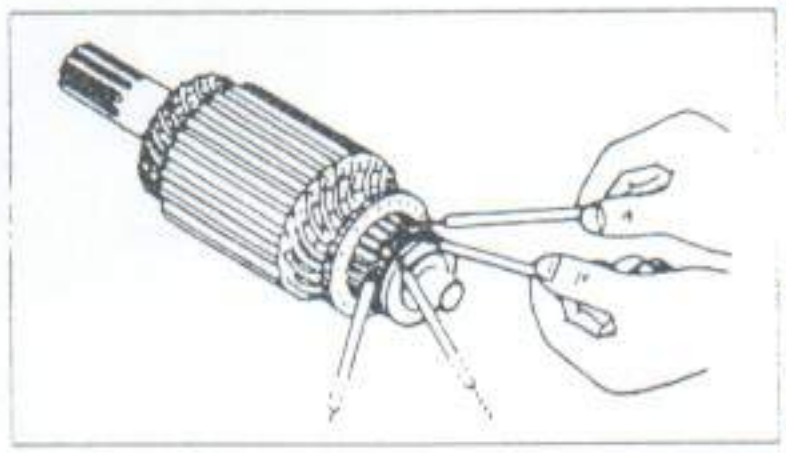


Bild 61
Anker und Kollektorlamellen auf Durchgang und Kurzschluss prüfen

Bild 6
Glimmerunterschneidung 1
prüfen

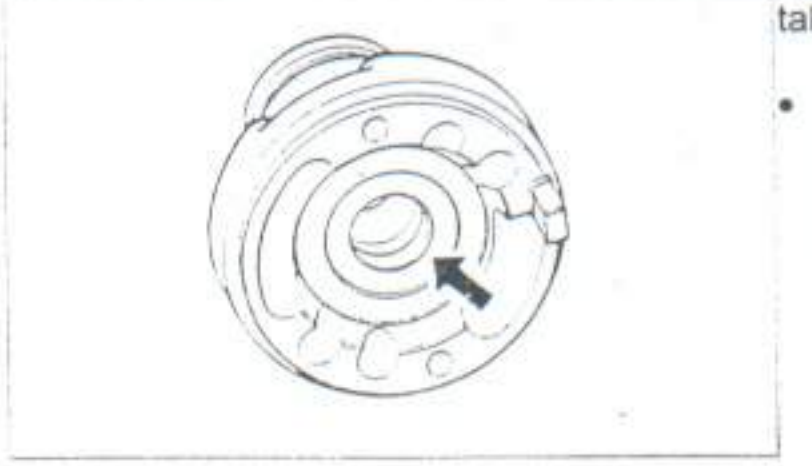


Bild 63
Wellendichtringe auf Beschädigung überprüfen

- szczotkę wpustu i szczotki węglowe z prowadnic wyjąć
- wyjąć ostrożnie twornik. Zanotować liczbę i położenie tarcz okładzinowych

5.2 SPRAWDZENIE I POMIAR

Zasadnicze przedstawienie i schemat obiegu prądu systemu rozrusznika przedstawiono na rys. 59

- zmierzyć długość szczotek - granica zużycia 9mm (rys.60)
- nie powinno być przebicia pomiędzy połączeniami kabli, a obudową. Obieg prądu do czarnego kabla połączeniowego (szczotka min) jest normalny.
- blaszki komutatora nie mogą wykazywać żadnych przebarwień, jeżeli zaś są przebarwione wskazuje to na zmianę twornika
- w przypadku przebicia pomiędzy sąsiednimi blaszkami i wałem twornika wymienić wał (rys.61)
- głębokość szczeliny między pojedynczymi blaszkami komutatora musi wynosić co najmniej 0.2mm (rys. 62). Ewentualnie brzeszczotem z piłki do metalu można je pogłębić. W końcu smarem 6000 smarować
- sprawdzić czy nie występują uszkodzenia powierzchni, uszczelek (rys.63)

Żeby sprawdzić włącznik rozrusznika (poniżej lewej pokrywy bocznej rys. 47) musimy skontrolować również wtyczki, styki i trzpienie kontaktu

- sprawdzenie przelotu (rys. 64) podłączyć kabel rozrusznika i akumulatora do przekaźnika rozrusznika. Przy włączonym zapłonie, przekładni na biegu jałowym i wciśniętym zapłonie musi wystąpić obieg prądu pomiędzy połączeniami rozrusznika

- test zwojnic (rys. 65) Wtyczkę odłączyć od przekaźnika i zwojnicę na uziemienie, sprawdzić przerwanie obiegu prądu i opór
- W przypadku defektu przekaźnika przyłożyć kabel dodatni rozrusznika ze zmostkowanym kablem (z odpowiednim przekrojem poprzecznym - wysokie napięcie) bezpośrednio na biegun + akumulatora. Rozrusznik musi pracować.

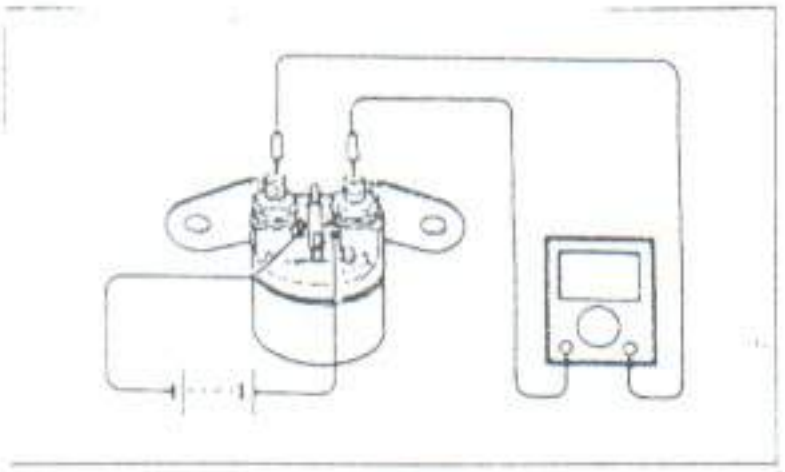


Bild 64
Durchgangstest

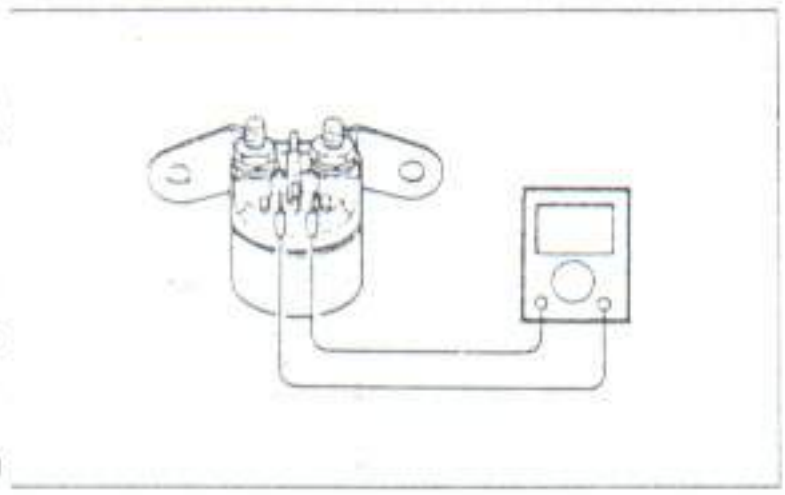


Bild 65
Soulentest

5.3 MONTAŻ

- twornik wraz z zanotowaną przy demontażu liczba wkładek tarczowych wprowadzić do komory
- blaszkę szczotki nałożyć i noskiem skierować w nacięcie obudowy.

Aby twornik zamontować bez uszkodzenia szczotki węglowej sprężyny szczotki unieruchomić przy pomocy igły lub drucika i spowodować napięcie

Nałożyć uszczelkę i pokrywę tylną, przy czym szczelinę skierować w trzpień szczotki

- Na tylnej stronie pokrywy wmontować wkładki tarczowe w liczbie zanotowanej przy demontażu - włożyć uszczelkę
- tarczę zabezpieczającą tak nanieść, żeby jej języczki wskazywały szczelinę tylnej pokrywy
- krawędziową przeciwpyłową uszczelkę pierścienia natłuścić
- przednią pokrywę tak zamontować, aby oznaczenia były w jednej linii
- uszczelkę naoliwić, ułożyć w rowkach przedniej pokrywy. Rozrusznik wmontować w silnik i zamknąć

- Kabel w nasyconej izolacji papierowej przytwierdzić do tylnej ścianki śrubą mocującą
- Śruby mocujące rozrusznika pokryć płynem zabezpieczającym (rys. 66)

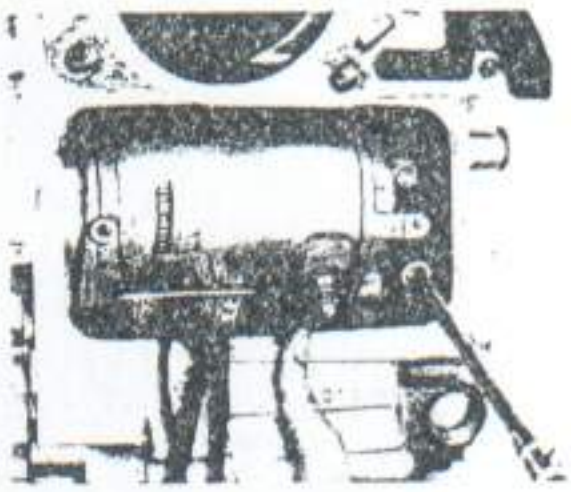


Bild 66
Befestigungsschrauben mit flüssiger Schraubensicherung anbringen

7. SPRZĘGŁO, MECHANIZM PIERWOTNY, DRĄŻKI WŁĄCZAJĄCE (ZMIANY BIEGÓW)

7.1 DEMONTAŻ

- wymiana tarcz sprzęgła możliwa jest bez użycia narzędzi specjalistycznych i przy zamontowanym silniku.
- spuścić olej silnikowy, lub motocykl przechylić mocno na lewo
- podnóżek zdjąć na prawo
- kolanko wydechu wyjąć na prawo
- wykręcić śruby mocujące pokrywę (rys. 82) i zdjąć pokrywę. Uważać na pozostanie tulejek
- sprężynę sprzęgła wykręcać stopniowo na krzyż (rys. 83)
- wyjąć okładziny i tarcze stalowe
- przytrzymać kosz wewnętrzny uchwytem uniwersalnym i wykręcić nakrętkę (rys.84)
- w przypadku braku uchwytu sprzęgła , wał główny zablokować poprzez włączenie biegu i naciśnięcie hamulca tylnego koła
- tylko w przypadku zupełnego demontażu silnika śruby mocujące mechanizmu pierwotnego wałka korbowego poluzować (lewy gwint - odkręcać zgodnie z ruchem wskazówek zegara)
- żeby zdjąć łańcuch napędowy pompy olejowej i pompy chłodnicy należy zdemontować pierścień osadczy sprężynujący pompy olejowej (rys. 85). Wtedy można już zdjąć koło łańcuchowe razem z łańcuchem
- zdjąć piastę sprzęgła, względnie kosz wewnętrzny razem z ogranicznikiem momentu obrotowego. Uważać na pozostanie tarczy rozruchowej.
- wyjąć ostrożnie kosz sprzęgłowy
- aby wymontować tłok sprzęgłowy należy zdjąć wtórne pokrycie koła zębatego (rys. 68)
- śruby mocujące cylindra podającego (rys. 36) wykręcić i zdjąć obudowę cylindra
- przygotować odpowiedni pojemnik i wycisnąć tłok z cylindra poprzez pompowanie dźwignią
- ewentualnie układ hydrauliczny zdjąć przez wykręcenie śrub wklęsłych z obudowy

pompę ręczną jak i pompę hamulcową rozebrać

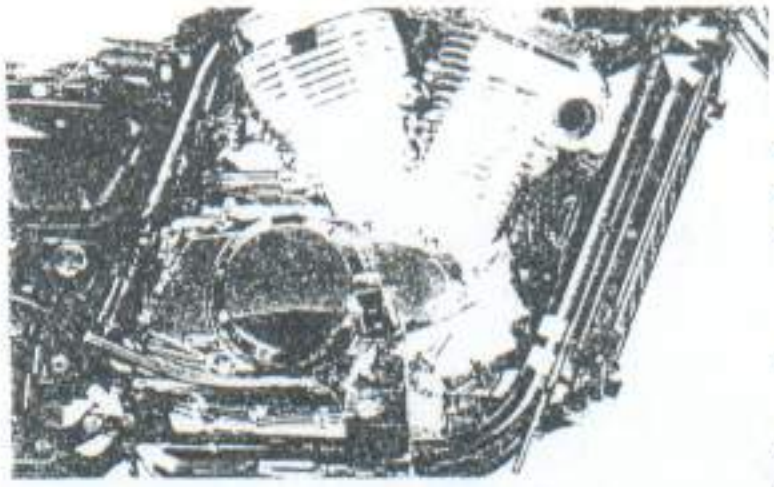


Bild 82
Kupplungsdeckel
Pfeile = Befestigungsschrauben des rechten Getriebeunterzugs

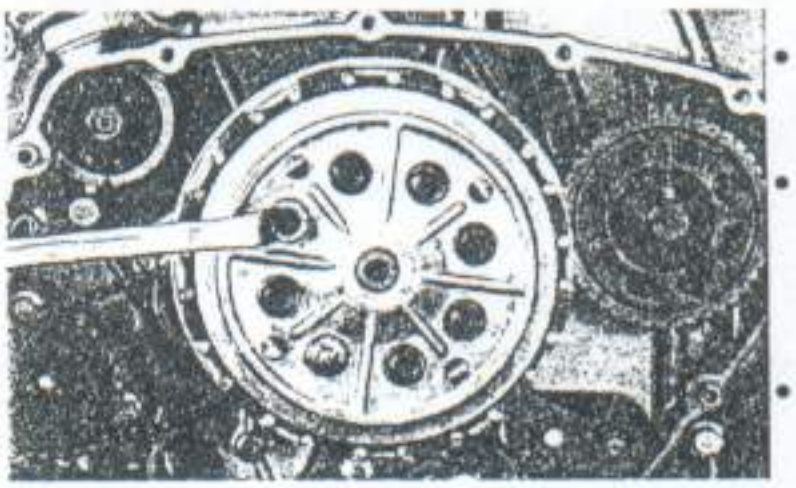


Bild 83
Kupplungsschrauben ausdrehen

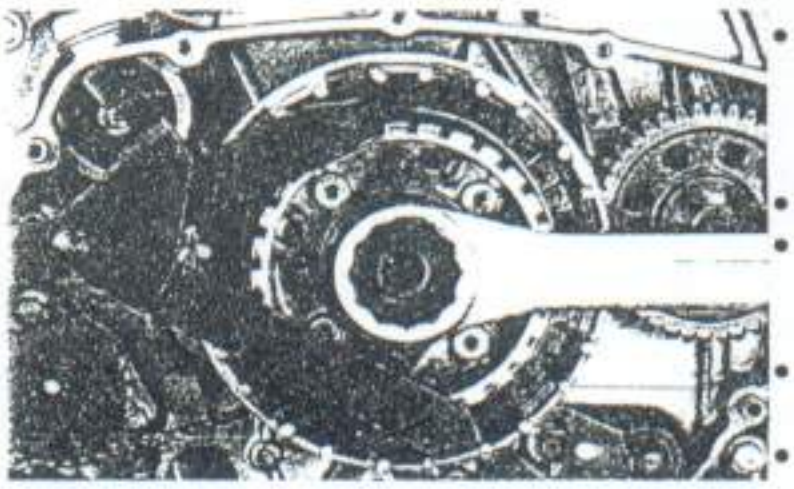


Bild 84
Zentralmutter lösen

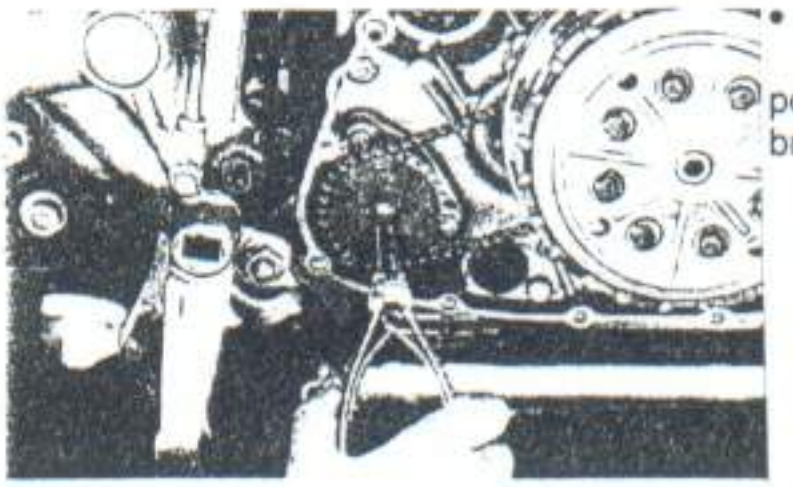


Bild 85
Seegerring aushebeln

7.2 SPRAWDZANIE I POMIAR

- suwmiarką zmierzyć grubość tarcz sprzęgłowych (rys. 86). Granica zużycia tarczy 1 (mniejszy przekrój) 2.35, tarcza 2 (większy przekrój wewnętrzny) 3.15mm.
- tarczę wymienić jeśli wykazuje ona oznaki przefarbowań lub zarysowań
- sprawdzić szczelinomierzem na płycie czy tarcza stalowa nie jest krzywa (granica zużycia 0.10mm) (rys.87)
- tarczę okładziny i tarcze stalowe wymieniać w komplecie
- szczeliny w koszu sprzęgła nie mogą wykazywać żadnych rys, nacięć czy szczerb spowodowanych przez tarczę
- zmierzyć długość sprężyny sprzęgła (rys. 88). Granica zużycia 34mm.
- zmierzyć szerokość kłów okładziny ciernej (rys. 89). Granica zużycia 15.0mm
- sprawdzić czy łożysko przesuwne obraca się równomiernie
- sprawdzić kołek wyciskowy. Zużycie, wyszczerbienie strefy zahartowanej i rysy kwalifikują go do wymiany
- sprawdzić uszczelkę gumową tłoka, czy nie posiada uszkodzeń. Ewentualnie wymienić

7.3 MONTAŻ

- tulejki odległościowe i tarcze napędowe na wale głównym natłuszczone (MoS_2) odsunąć (rys.90)
- włożyć kosz sprzęgła z tulejkami łożyska i łańcuchem napędowym pompy olejowej (rys.91)
- nałożyć tarczę na wałek pompy olejowej. Kołek elementu zbierającego natłuści ć i nałożyć na wałek pompy. Uważać na to, żeby kołek elementu zbierającego nie odłączył się od komory korby. Koło napędowe nałożyć razem z łańcuchem na wał i zabezpieczyć

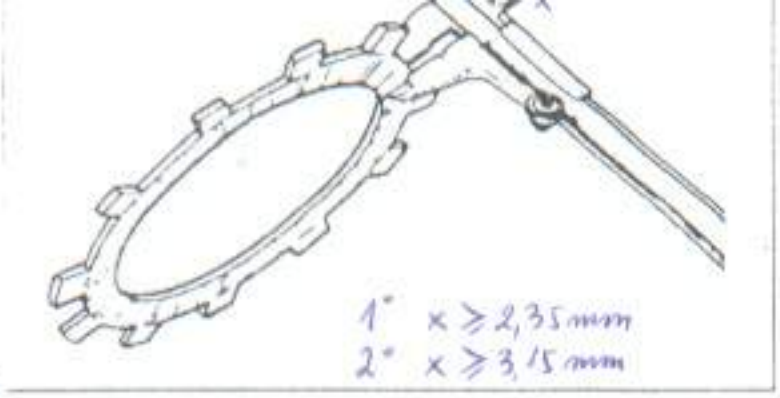


Bild 86
Belagstärke messen

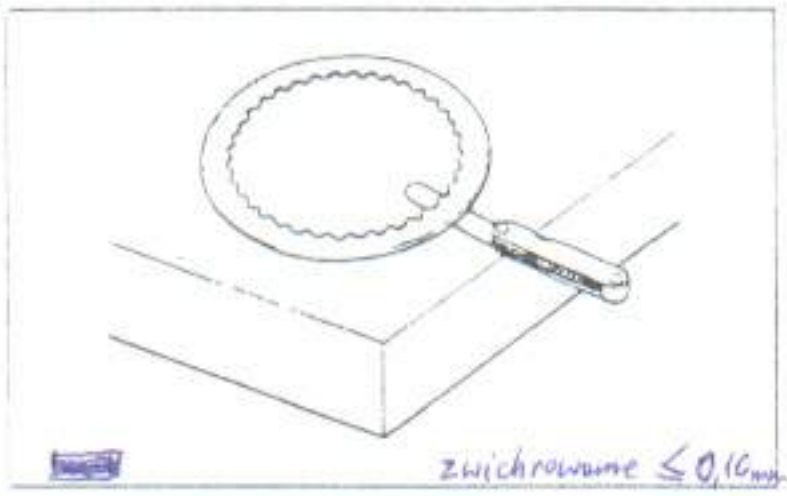


Bild 87
Verzug messen

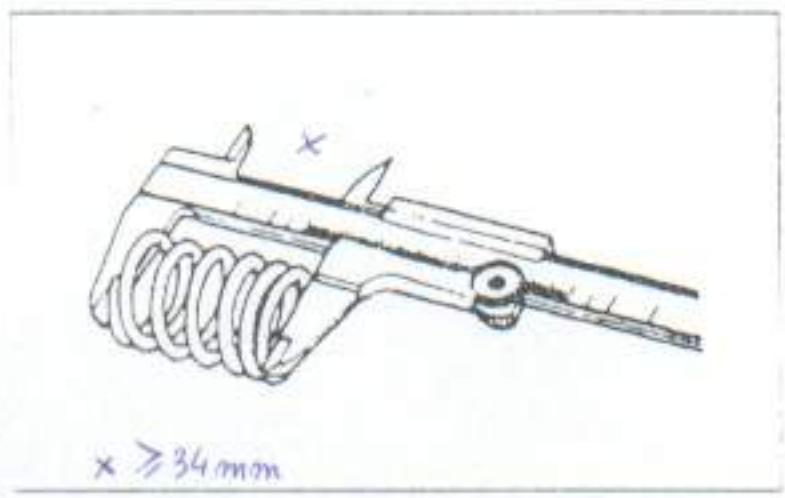


Bild 88
Freie Federlänge messen

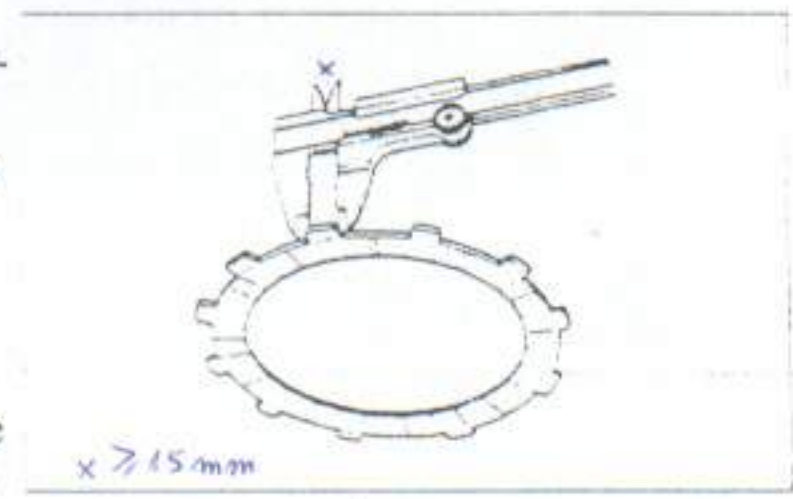
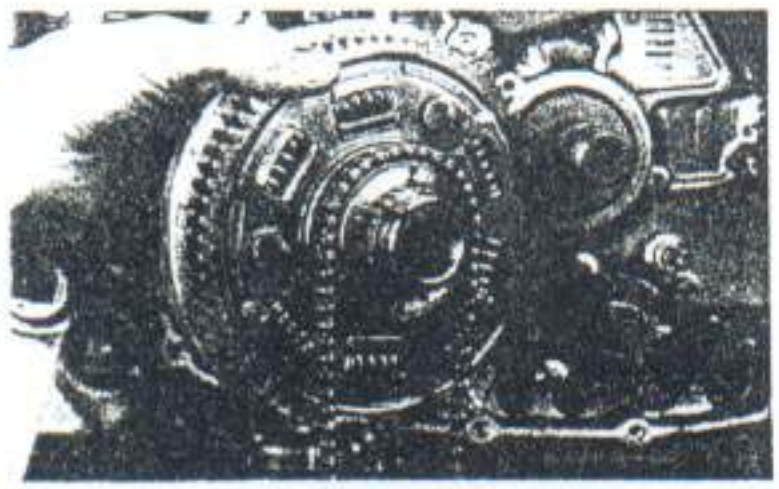


Bild 89
Klauenbreite messen



◄ Bild 90
Distanzscheiben aufschieben

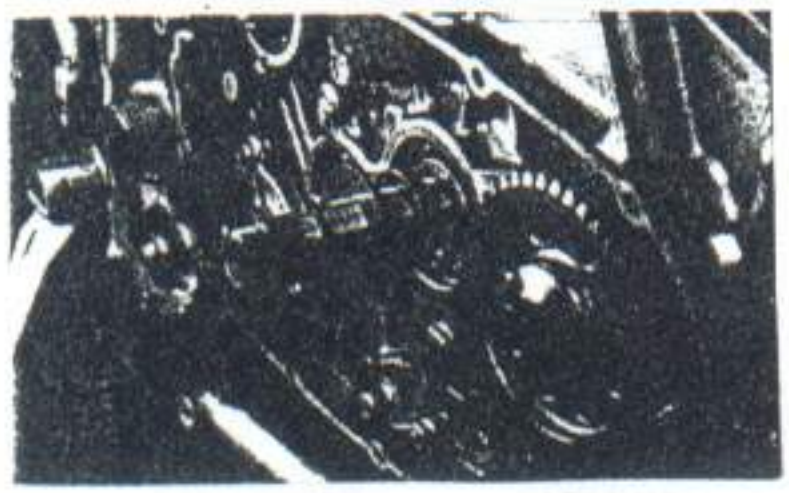


Bild 91 -
Kupplungskorb mit Ölpumpen-Antriebskette

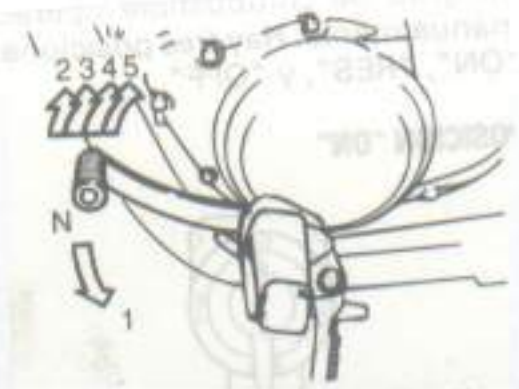


Bild 97
Kreuzschlitzschrauben mit Schlagschrauber lösen

Bild 98
Schaltratsche
1 Schaltsegment
2 Klinke
3 Hülse
4 Feder

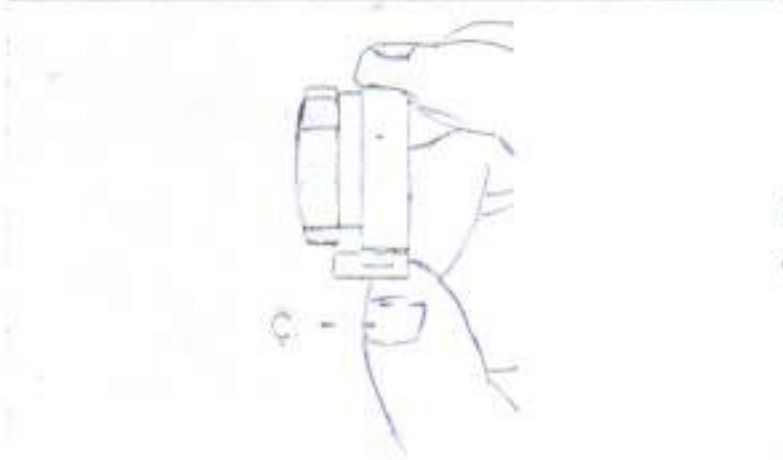


Bild 99
Breite Schulter C weist nach aussen

Bild 100
Schaltwelle mit Schenkelfeder

9. MECHANIZM STEROWANIA BNIEGAMI

9.1 DEMONTAŻ

- automat przełączający możemy konserwować przy zamontowanym silniku, ale zdemontowanym sprzęgle. Konserwacja pozostałych części (bęben krzywkowy mechanizmu przełączania biegów, widełki zmiany biegów) została opisana w rozdziale 15
- zdjąć dźwignię zmiany biegów z wałka palca włączania biegów po wykręceniu śrub mocujących. Ewentualnie oczyścić. Wałek palca włączania biegów wyciągnąć z obudowy silnika na prawo. Zderzak i żebro oporowe (rys. 97) wyciągnąć przy czym wkręt z rowkiem krzyżowym poluzować wkrętakiem udarowym.
- grzechotkę przełącznikową wyjąć w całości ręką po wykręceniu śrub mocujących. Ewentualnie wyjąć sprężynę zabezpieczenia bębna przełączania biegów i krzywkę tarczową

9.2 SPRAWDZANIE I POMIAR

- sprawdzić pod względem osłabienia sprężynę zabezpieczenia bębna przełączania biegów
- sprawdzić krzywkę tarczową, zapadki, tulejki dźwigni zmiany biegów i piastę wałową czy nie są skorodowane i nie posiadają innych uszkodzeń

9.3 MONTAŻ

- nałożyć tarcze odległościowe na bęben przełączania biegów. Krzywkę tarczową tak nałożyć na wałek, aby trzpień elementu zbierającego walca sięgał do krzywki tarczowej
- piastę wałową 9rys. 98) tak włożyć do krzywki tarczowej aby szerokie ramie C (rys. 99) skierowane było na zewnątrz
- śruby mocujące i nakrętki żebra spadowego i tarczy nośnej hamulca bębnowego i piastę wałową ze śrubami zabezpieczającymi wkręcić
- bęben przełączania biegów poprzez pokręcenie wału przekładniowego sprowadzić do pozycji biegu jałowego

- ramię sprężyny wałka palca włączania naciągnąć jak pokazano na rys. 100
- uszczelkę wałka palca włączania biegów posmarować nie wilgotnym smarem łożyskowym
- przy wkładaniu wałka palca włączania biegów uważać na to, aby ramie sprężyny obustronnie przylegało do trzpienia komory. Zęby segmentu przełączeniowego i wału przełączeniowego muszą na siebie zachodzić (rys. 101)

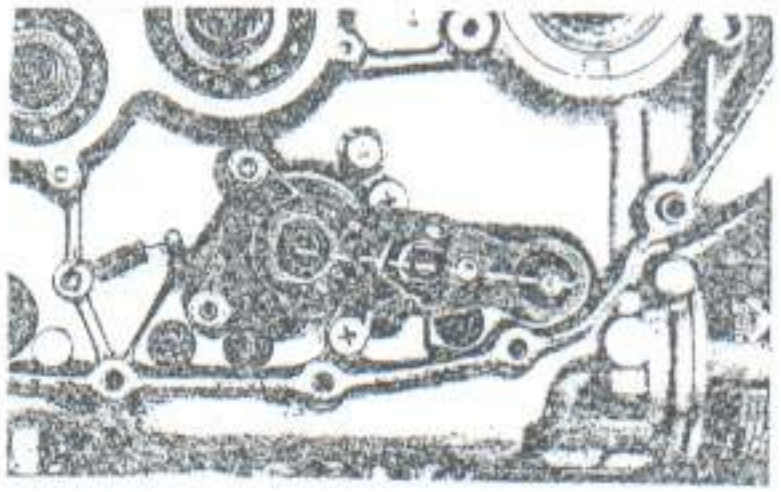


Bild 101
Schaltmechanismus ausrichten

Bild 92
Druckscheibe im Korb

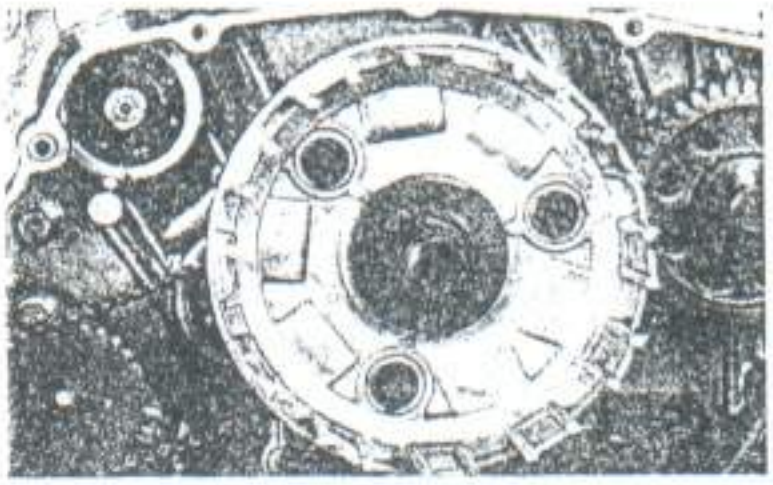
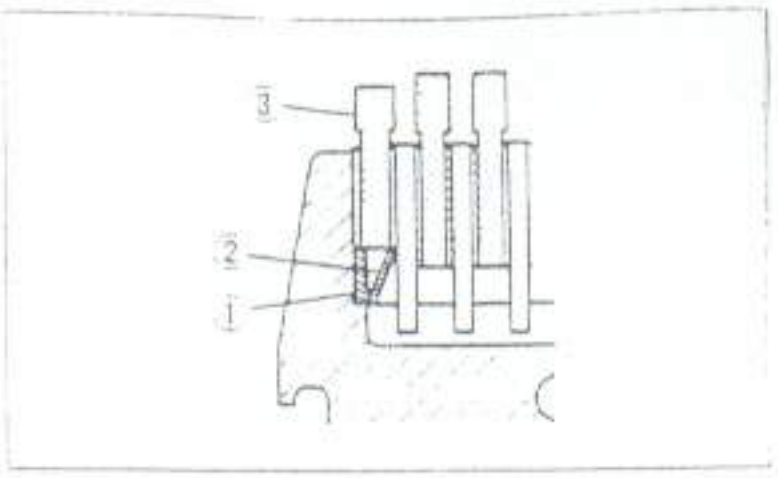


Bild 93 ►
Einbaulage der Kupplungsscheiben
1 Federsitz
2 Tellerfeder
3 Belagscheibe 2



- tarczę nałożyć z wystającym na zewnątrz rowkiem
- przesunąć piastę sprzęgłową (rys.92)

Bild 94
Ausrücklager einsatzen

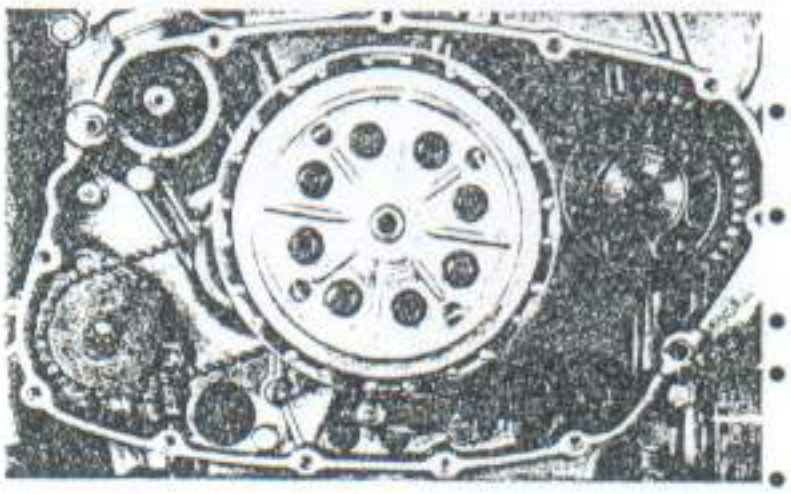


Bild 95
Kupplung/Primärtrieb

- zablokować wał przy pomocy hamulca lub „mocownika" sprzęgłowego i dokręcić nakrętkę główną (rys.84 60Nm)
- włożyć miskę sprężyny wraz z zawartą w niej sprężyną dociskową. Zewnętrzny miernik sprężyny naciskowej wystaje ku górze (rys. 83). Następuje okładzina tarczowa 2
- naoliwione tarcze okładzin i tarcze stalowe wkładać na przemian. Pierwsza i ostatnia tarcza to tarza okładzinowa.
- włożyć natłuszczony kołek wyciskowy i łożysko przesuwne (rys. 94)
- tarczę dociskową sprzęgła włożyć. Śruby z tulejkami równomiernie (na krzyż) dokręcać - 12Nm
- w przypadku demontażu mechanizmu pierwotnego:
- zainstalować „szmaciane czyściwo blokujące" w mechaniźmie pierwotnym (między kołem zębatym sprzęgła, a zazębnikiem pierwotnym). Nałożyć tarczę na misę skrzyni korbowej. Przykręcić śruby mòcujące (lewy gwint - 95Nm)
- powierzchnie uszczelniające obudowy sprzęgła i pokrywę odtłuścić
- nałożyć dwie tulejki (rys. 95) i zamontowac pokrywę stosując nową uszczelkę
- dokręcać (na krzyż) śruby mocujące
- założyć tłumik (z nowymi uszczelnieniami na cylindrze)
- skontrolować stan oleju

8. POMPA OLEJOWA

8.1 DEMONTAŻ

- Pompę olejową sprawdzić - ciśnienie oleju (w sposób podany w rozdziale 3.8). Pompa może być wymontowana przy zdemontowanym wydechu i sprzęgle (rozdział 7)
- wykręcić śruby sześciokątne i kompletną pompę olejową wyciągnąć (rys 96)

8.2 MONTAŻ

- naoliwić obudowę pompy i sprawdzić czy obraca się jej wał
- obudowę przytwierdzić trzema śrubami (rys. 95; 9-13 Nm)
- zamontować napęd (patrz rozdział 7)

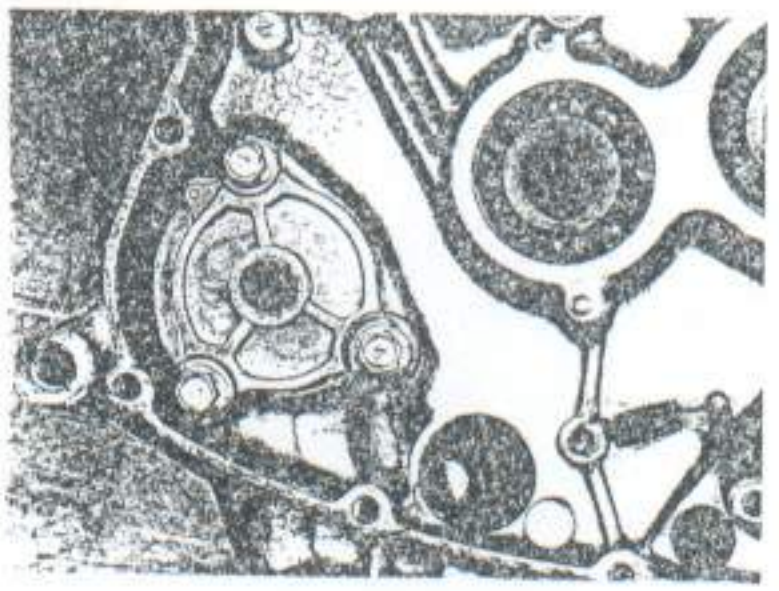


Bild 96
Ölpumpen-Befestigungs- [illegible]
schrauben

10. SYSTEM CHŁODZENIA

10.1 10.1 DEMONTAŻ

- zdjąć przednią obudowę ramy (rys.102)
- wyciągnąć wtyczkę termosensora (rys.103) i wtyczkę automatycznego wyłącznika cieplnego B (rys. 110)
- sensor i wtyczka są wrażliwymi częściami i dlatego należy je odkręcać powoli w celu sprawdzenia
- zacisk węża poluzować i wyjąć przewody z króćca doprowadzającego. Odkręcić śruby mocujące i wyjąć chłodnicę.
- do demontażu pompy chłodziwa wyjąć przykrycie koła zębatego stożkowego (rys. 36)
- po odkręceniu śrub mocujących (1) rys. 104 wyjąć termostat razem z pokrywą
- wyjąć pokrywę pompy po wykręceniu śrub mocujących (rys.104)
- wał korbowy na generatorze tak daleko wkręcić (rys. 12), aby trzy śruby mocujące (rys. 105) były dostępne (w przypadku demontażu sprzęgła i pompy olejowej, można poruszać ręką wirnik skrzydełkowy pompy). Śruby odkręcić
- Pompą na generatorze kręcić dalej, aż do momentu, gdy nie używany gwint - średnica cylindra był dostępny w pozycji na godzinę szóstą
- pompę przez wykręcenie jednej z wcześniej usuniętych śrub mocujących wycisnąć z obudowy silnika
- zbiornik wyrównawczy systemu chłodzenia (1) rys. 110 zdjąć

10.2 SPRAWDZANIE I POMIAR

- sprawdzić wszystkie przewody i połączenia, czy nie posiadają uszkodzeń i zarysowań
- sprawdzić czy uszczelka i uszczelka wału nie jest łamliwa, nieszczelna lub uszkodzona

Przy nieszczelności pompy całość wymienić

Bild 102
Vordere Rahmenverkleidung abnehmen
Pfeile = Befestigungsschrauben

Bild 103
Thermosensor

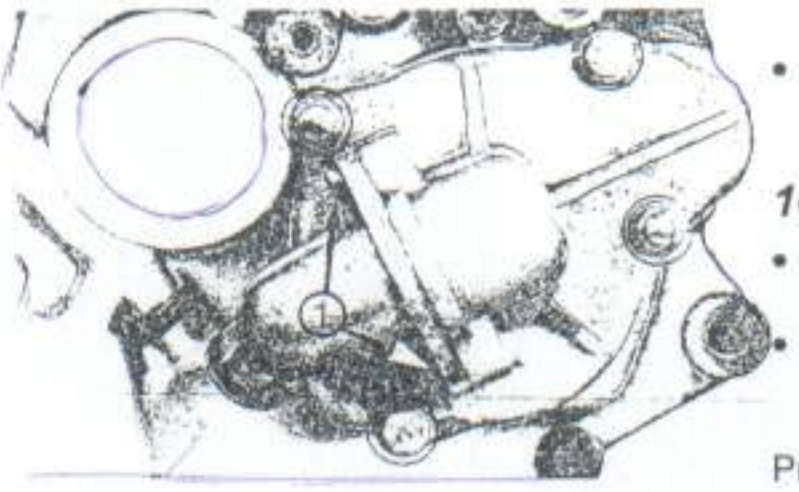


Bild 104
Kühlmittelpumpe
1 Befestigungsschrauben des Thermostatventils

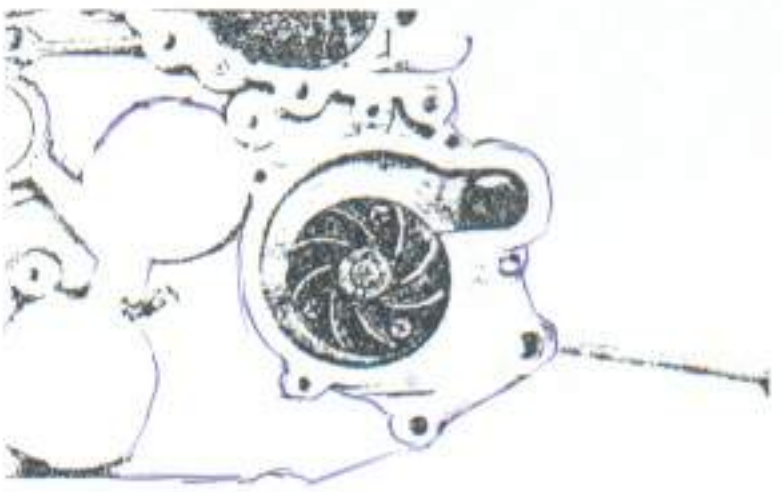


Bild 105
Befestigungsschrauben der Pumpe

- sprawdzić, czy wał pompy obraca się swobodnie
- zawór termostatu i termometr zanurzyć w napełnionym wodą naczyniu (zawór nie powinien dotykać ściany naczynia). Płyn rozgrzać. Zawór termostatu musi przy temperaturze ok. 73.5-76.5°C zacząć się otwierać, a od 90°C powinien wskazywać przynajmniej 6 mm rozwarcia (rys. 107). Gdyby tak się nie stało wymienić zawór. Nie można tego lekceważyć!

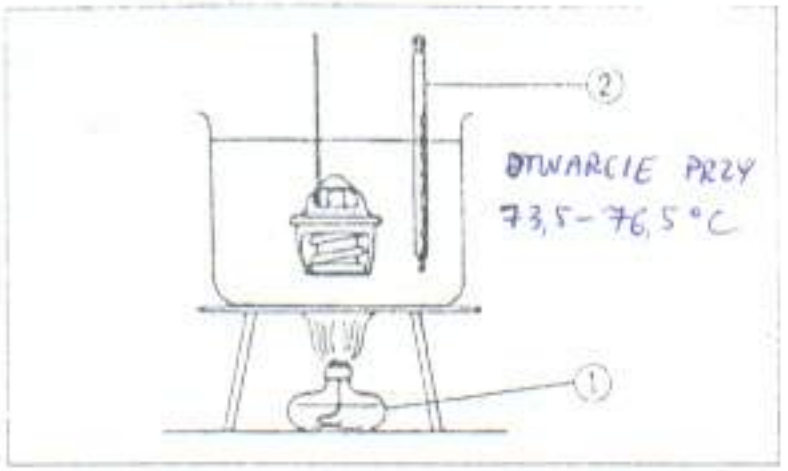
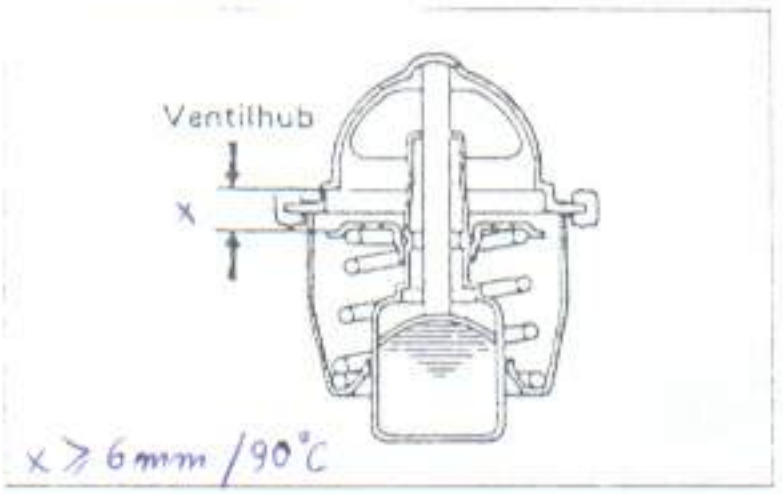
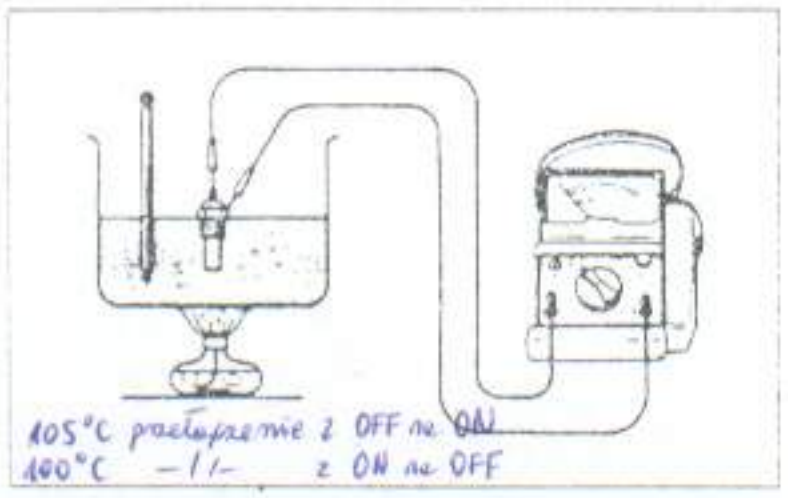


Bild 106
Thermostatventil prüfen
1 Heizgerät
2 Thermometer





◄ Bild 107
Thermostatventil

Bild 108
Thermosensor Schalter prüfen

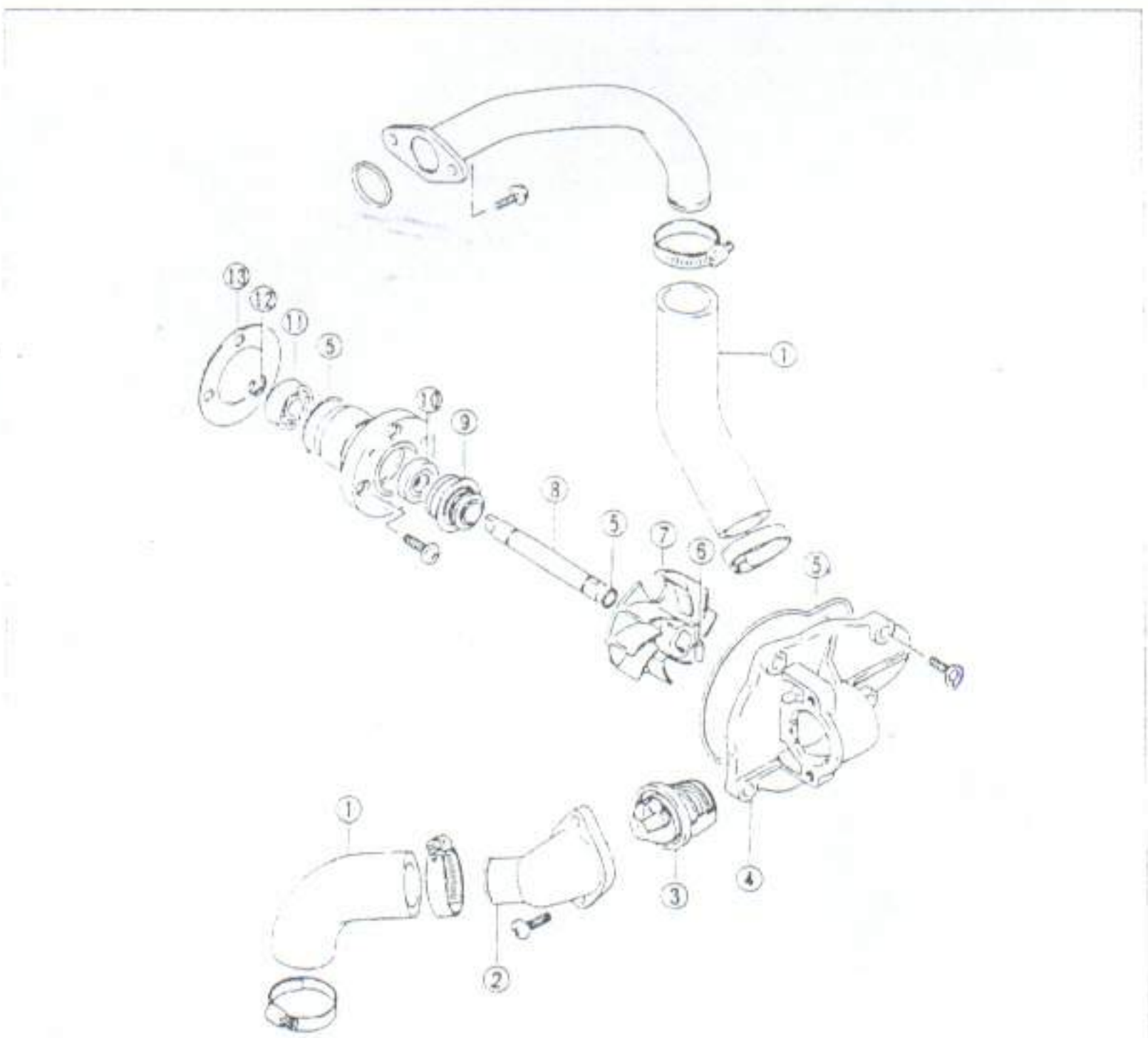


Bild 109
Kühlmittelleitung
1 Schlauch
2 Stutzen
3 Thermostat
4 Gehäusedeckel
5 O-Ring
6 Stift
7 Flügelrad
8 Welle
9 Gleitdichtring
10 Gleitring
11 Lager
12 Sprengring (E-Form)
13 Dichtung

- Automatyczny wyłącznik cieplny i termometr zanurzyć w naczyniu napełnionym chłodziwem (wyłącznik nie powinien dotykać ściany naczynia). Miernik przelotowości podłączyć do wyłącznika (rys. 108). Wyłącznik musi przy temperaturze 105°C przełączyć się z pozycji „AUS" na „Ein", a przy 100°C z pozycji „Ein" na „Aus"
- termosensor i termometr zanurzyć w naczyniu napełnionym chłodziwem (termosensor nie powinien dotykać ściany naczynia). Podgrzać ciecz i miernik przelotowości podłączyć do sensora (rys. 108). Sensor powinien przy temperaturze 117°C przełączyć się z pozycji „Aus" na „Ein", a przy temperaturze 110°C z pozycji „Ein" na „Aus"

- szybkie sprawdzenie silnika wentylatora: wtyczkę wyłącznika termometru przyłączyć do materii??? → silnik powinien pracować

10.3 MONTAŻ

- całość pompy (części od 6 do 13 rys. 109) wprowadzić do otworu obudowy silnika (naoliwić uszczelkę)

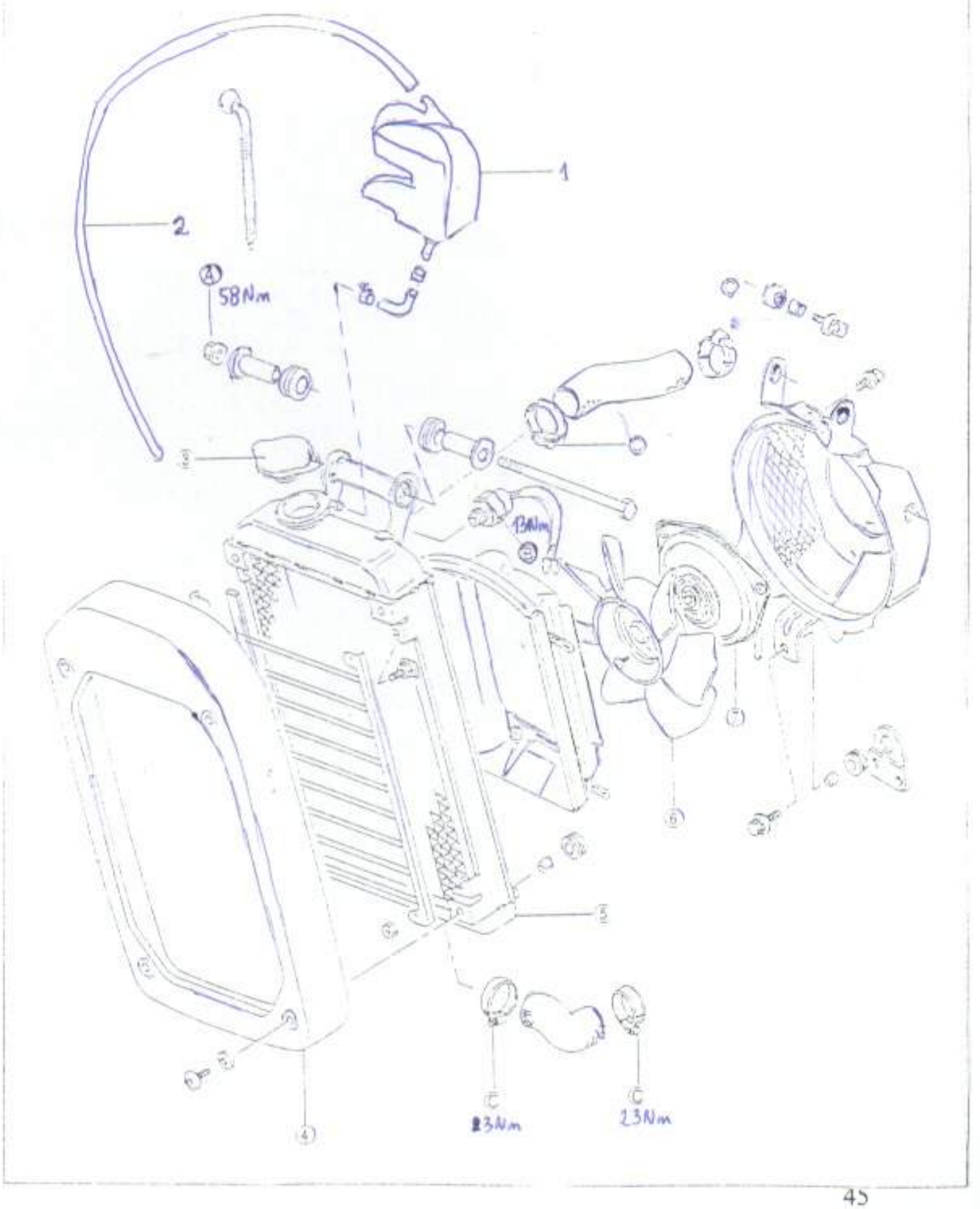


Bild 110
Kühlsystem
1 Ausgleichsbehälter
2 Überlaufschlauch
3 Kühlerdeckel
4 Kühlerverkleidung
5 Kühler
6 Kühlerventilator
7 Ventilatormotor
A Kühler-Befestigungsmutter (58 Nm)
B Thermoschalter (13 Nm)
C Schlauchschelle (23 Nm)

- przed wmontowaniem pompy wodnej sprawdzić czy uszczelka nie posiada uszkodzeń, czy nie wystąpiło zmęczenie materiału i równocześnie odnowić uszczelkę na silniku. Uważać na to aby wał pompy olejowej i wał pompy chłodziwa zazębiały się
- uszczelkę nałożyć na pokrywę pompy. Nałożyć pokrywę i wkręcić śruby mocujące. Moment dociągający 10Nm

- zawór termostatu włożyć do obudowy i zamontować obudowę

- wyłącznik termometru i sensora ostrożnie przykręcić. Materię uszczelniającą nanieść na gwint. Wyłącznik włożyć z 9 do 14 Nm, sensor z 10do 15 Nm
- sprawdzić czy wszystkie przewody płynów chłodnicy są odpowiednio połączone. Napełnić obieg chłodzenia i odpowietrzyć (rozdz. 3.9 str. 16)

11. SILNIK

11.1 DEMONTAŻ

- w celu demontażu silnika muszą zostać wyjęte z ram następujące części:

- głowice cylindrów,
- tłoki i cylindry,
- wał korbowy i korbowód,
- napęd

- demontaż silnika wymaga spuszczenia oleju i chłodziwa oraz demontażu gaźnika (razem z przewodami, przednią obudową filtra powietrza i linek - rozdz. 4)
- maszynę pewnie zablokować (nie na stojakach, które również zostaną wymontowane). Silnik podeprzeć dźwignią hydrauliczną, aby przy odkręcaniu mocowań silnika odciążyć je.
- nie opierać silnika o filtr oleju!!!
- wymontować akumulator (najpierw zdjąć kabel ujemny)
- wymontować przednie mocowanie baku
- zdjąć okładzinę główki kierownicy (rys. 102)
- zdjąć układ wydechowy i chłodnicę (rys. 111 i 112)
- zdjąć pokrywę mechanizmu silnika (rys. 35)
- zdjąć pokrywę pompy chłodziwa i zbiornika wyrównawczego (rozdz. 10.1)
- podłożyć szmatę pod śruby łączące przewód hydrauliczny na cylindrze sprzęgła (rys. 36). Śruby wykręcić i ściągnąć przewód. Płyn natychmiast usunąć.
- kadłub silnika - przewód odpowietrzania zdjąć 9rys. 113)
- zdjąć kabel silnika w izolacji (rys. 114) i kabel rozrusznika
- kontakty wtyczkowe od kontroli ciśnienia oleju, wskaźnika biegu jałowego, wyłącznika świateł hamowania, przekaźnika rozrusznika, wskaźnika poziomu chłodziwa, wentylatora chłodnicy, zwojnicy generatora impulsu zapłonu, zwojnicy generatora poluzować. Kabel tak położyć, aby przy wyjmowaniu silnika nie zawadzał, czy nie został przyciśnięty. Przekaźnik stopki bocznej pod tylnym siedzeniem (rys. 115). Pozycja demontażu wyłącznika biegu jałowego patrz rys. 116

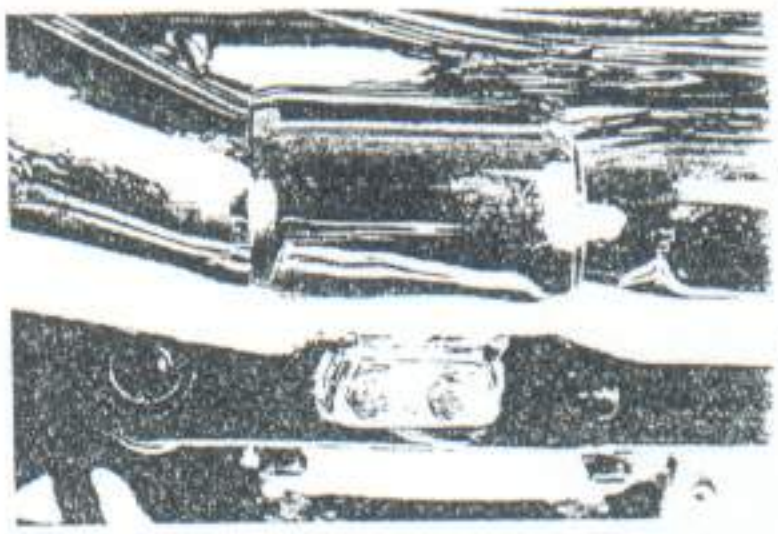


Bild 111
Befestigungsschrauben des Auspuffs

Bild 112
Krümmer-Befestigungsschrauber

Bild 113
Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch abnehmen

Bild 114
Motor-Masseekabel abnehmen

- po usunięciu zawleczki zabezpieczającej wyjąć podnóżek kierowcy razem z dźwignią wyłącznika i hamulca (rys. 67)
- przewód zaciskający pierścienia samouszczelniającego wału napędowego umocować na skrzydle i przesunąć pierścień w stronę silnika
- wykręcić śruby mocujące wentylatora chłodnicy w górę i w dół
- prawy podciąg ramy i połączenie śrubowa rama - silnik poluzować (rys.82). Prawy podciąg ramy wymontować razem z wentylatorem i poluzować pozostałe połączenia śrubowe (rys. 117)
- nakrętki mocujące silnik są nakrętkami dającymi pewność przy jednorazowym użytku. Przy montarzu użyć nowych części
- silnik ostrożnie przesunąć do przodu, rowek klinowy wału napędowego wyciągnąć z nasady (pierścienia) sprzęgła, później silnik wyciągnąc do przodu i na prawo holować z ramy

Bild 115
Seitenständerrelais unte
hinterer Sitzbank

Bild 116
Einbaulage des Leerlauf-
schalters

11.2 MONTAŻ

- montaż silnika następuje w odwrotnej kolejności do demontażu
- silnik za pomocą dźwigni hydraulicznej nakierować na mocowania silnika
- nasadę sprzęgła na wał napędowy odsunąć, zanim wał napędowy zostanie dopasowany do nasady sprzęgła

zamocowana umocować. Nakrętki włożyć z właściwymi śrubami i dokręcić używając odpowiedniego momentu

- wszystkie połączenia elektryczne zainstalować (generator, generator impulsu zapłonu, rozrusznik, bieg jałowy i ciśnienie oleju)
- umocować układ wydechowy stosując nowe uszczelki
- cięgła i kable ułożyć jak w rozdz. 18
- nalać chłodziwa, ustawić linkę, pozycję biegu jałowego, kompensację gaźnika i ustawić wysokość pedału hamulca

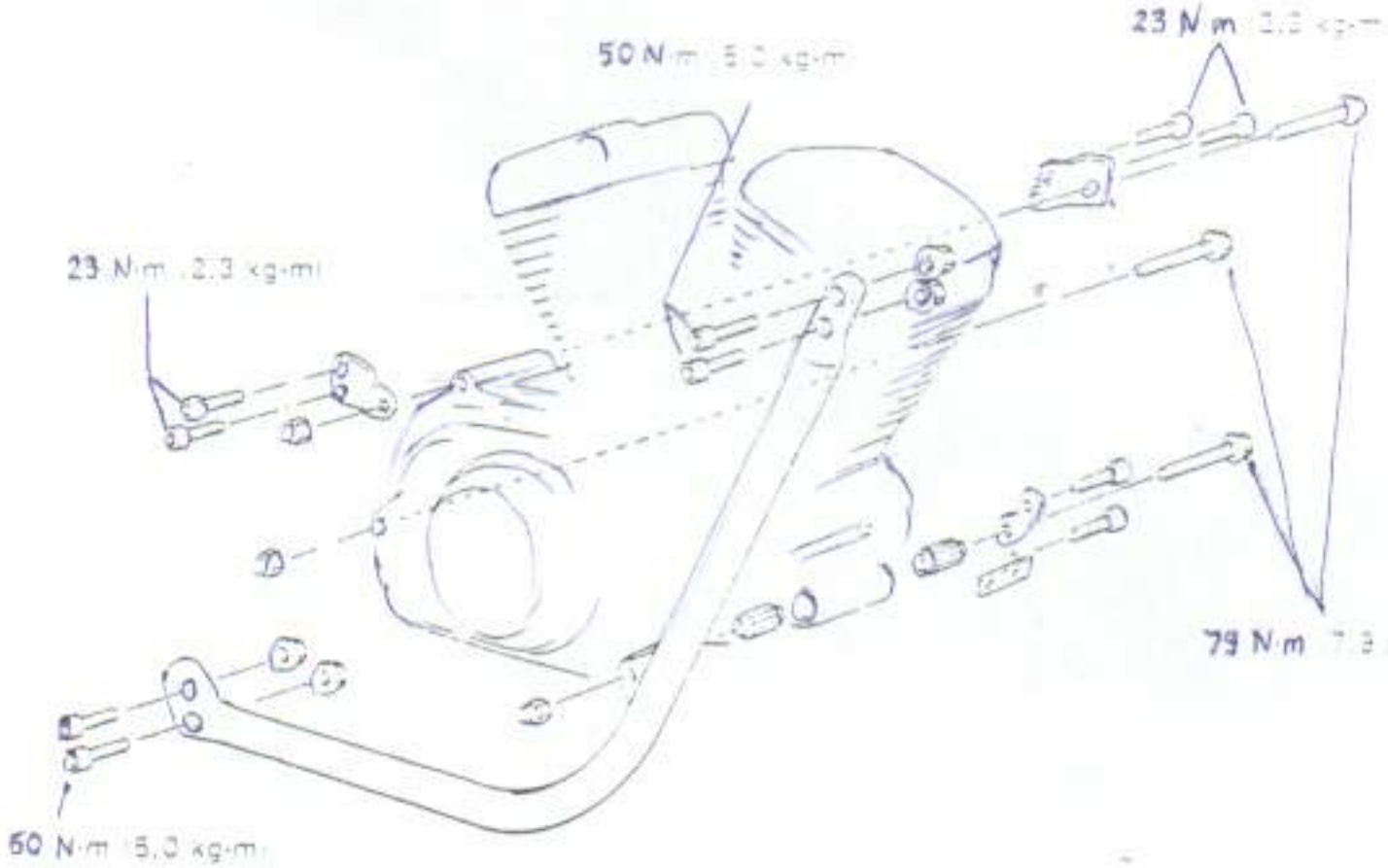


Bild 117
Motorbefestigung mit
Anzugsmomenten

11.3 URUCHOMIENIE NAPRAWIONEGO (PO PRZEGLĄDZIE) SILNIKA

- napełnić silnik olejem (3.3 l po przeglądzie silnika), przeprowadzić przed pierwszym uruchomieniem wszystkie konieczne prace kontrolne i nastawcze na hamulcach, sprzęgle (napełnienie, odpowietrzenie), systemie chłodzenia (napełnienie, odpowietrzenie) i gaźniku
- jest możliwe, że spaliny silnika w pierwszych minutach pracy będą miały ciemnoniebieski kolor. Jest to spowodowane tym, że ze względów bezpieczeństwa olej został dodany w większej ilości. Nie należy się więc niepokoić opisanymi objawami.
- zanim zacznie się uczestniczyć w ruchu ulicznym należy sprawdzić hamulce, światła, kierunkowskazy, sprzęgło, zmianę biegów
- podczas pierwszego 1000km należy pamiętać o tym, że przy przeglądzie / naprawie silnika nowo zamontowane części silnika muszą się „dotrzeć". Dlatego nie należy osiągać wysokich obrotów, ale też nie należy dochodzić do niższej liczby obrotów niż potrzeba
- po przejechaniu 100km należy skontrolować luzy zaworowe, moment dociskania nakrętek głowicy
- przy okazji wymiany oleju zafundować sobie nowy filtr oleju

12. GŁOWICA, CYLINDER /TŁOK/

12.1 DEMONTAŻ

- uważać na to aby części cylindra 1 nie pomieszały się z częściami cylindra 2 oraz zaworu lewego z zaworem prawym
- zdjąć osłonę głowicy
- zdjąć pokrywki zaworowe
- tłok cylindra poddawanego demontażowi musi być w najwyższym punkcie zwrotnym suwu pracy (wyczuwalny luz zaworowy na wszystkich dźwigienkach zaworowych - patrz rozdz. 3.5 Kontrola luzu zaworowego)
- wykręcić wszystkie śruby pokrywy głowicy cylindrowej i zdjąć pokrywę
- łączniki zabezpieczające śrub mocujących koła łańcuchowego wałka rozrządu płasko zdjąć i wykręcić śruby
- wałek rozrządu może zostać przy składanym kole łańcuchowym zdjęty
- w przypadku, gdy nie następuje całkowity demontaż zabezpieczyć łańcuch drutem przed zanurzeniem w szyb łańcucha
- rurę chłodziwa i połączenie przewodów chłodziwa poluzować i przewody / kołnierz zdjąć (rys. 118)
- zdjąć przedni króciec ssący gaźnika
- poluzować 4 śruby głowicy cylindrowej poprzecznie na krzyż. Nakrętki poluzować o pół obrotu, potem dopiero całkiem wykręcić
- głowicę cylindra razem z cylindrem zdjąć
- uważać aby przy wyciąganiu tłoki nie uderzały w ściany cylindra
- nakrętki i śruby głowicy z przodu i z tyłu „od dołu" na cylindrze wykręcić
- zapadkę napinacza łańcucha rozrządu wyzębić. Kołek wyciskowy napinacza wcisnąć i śrubokrętem zablokować między napinacz łańcucha, a zapadkę (rys. 119)
- oddzielić głowicę od cylindra. W przypadku kłopotów pomogą lekkie uderzenia młotkiem gumowym w okolice wlotu i wylotu. Głowicę wyjąć do góry. Uważać na pozostanie dwóch pasujących tulejek
- ewentualnie nagar olejowy z górnego brzegu cylindra uważnie zdjąć przy pomocy trójkątnego skrobaka

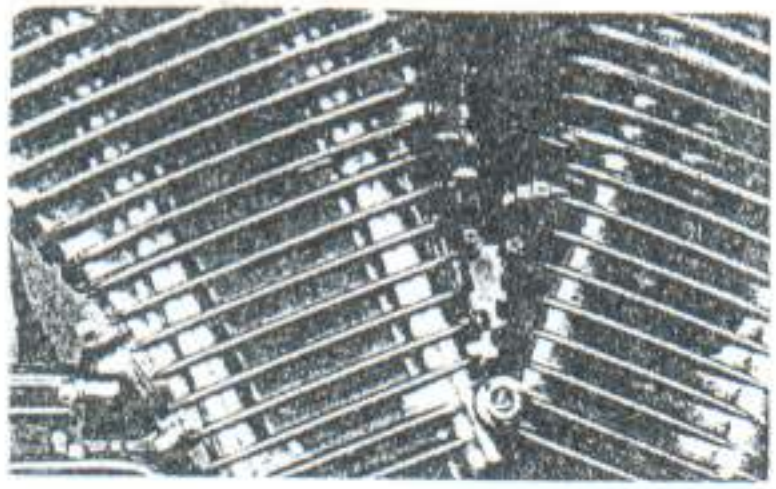


Bild 118
Kühlmittelanschlüsse abnehmen

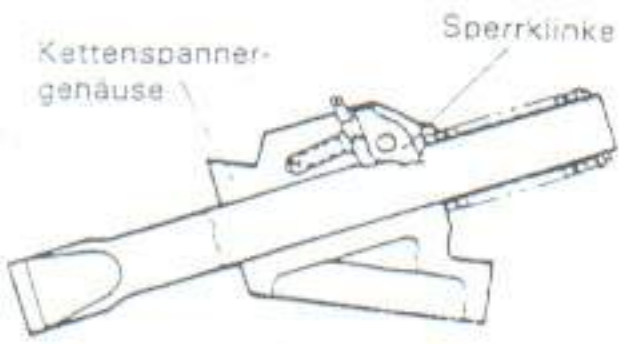


Bild 119
Steuerkettenspanner

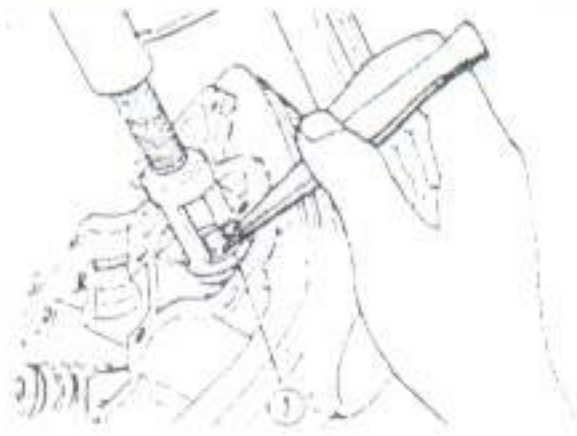


Bild 120
Federn so wenig wie möglich zusammendrücken
1 Ventilkeil

- zdjąć napinacz łańcucha i prowadnicę
- wyjąć cylinder
- do demontażu zaworów konieczne jest specjalne narzędzie: napinacz sprężyny zaworu (rys. 120). Za jego pomocą sprężynę zaworu ścisnąć tylko o tyle, aby dało się wyjąć pęsetą klin zaworu. Nie pomieszać części!!!
- demontaż zaworu jest też możliwy bez uchwytu sprężyny zaworu. Orzech o odpowiedniej średnicy położyć na tarczy zaworu obniżyć / przycisnąć sprężynę razem z tarczą, aż klin zaworu wypadnie

Bild 121
Sicherungsring ausnebeln

- sprawdzić czy rowek klinowy zaworu nie jest uszkodzony i nie ma ostrych krawędzi. Równocześnie usunąć ostre krawędzie przy pomocy osełki do dokładnego ostrzenia na mokro
- przy pomocy szczypcy wyciągnąć uszczelniacze zaworowe
- komorę spalania i zawór odwęglić skrobakiem, względnie przez piaskowanie w zakładzie. Powierzchnie uszczelniania zakleić.
- skrzynię korbową uszczelnić czystym gałgankiem. Pierścień zabezpieczający sworzeń tłoku wyciągnąć małym śrubokrętem (rys. 121)

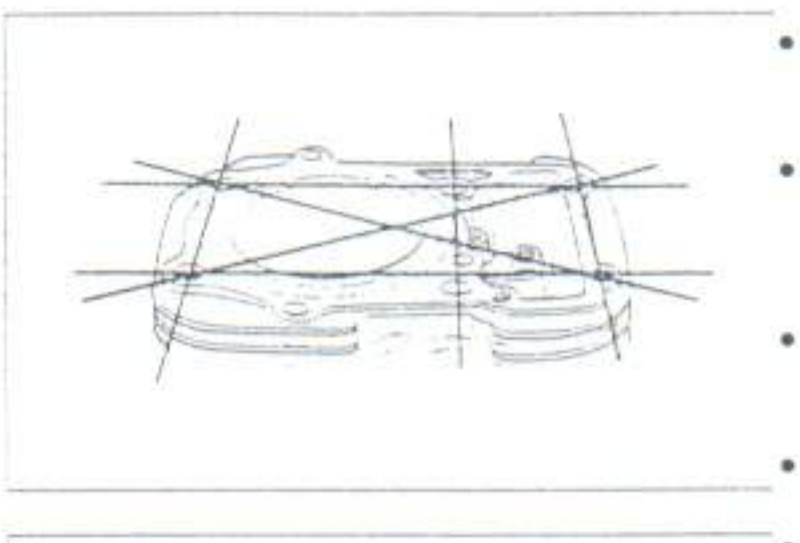


Bild 122
Zylinderkopf und Zylinderoberfläche in mehreren Richtungen auf Verzug prüfen

- sworznie wycisnąć na zewnątrz. W przypadku napotkania oporu użyć zwyczajnego wyciskacza do sworzni.
- sworzni nie wybijać przebijakiem, bo wtedy korbowód natychmiast ulegnie skrzywieniu
- tłoki dla późniejszego montażu oznaczyć znaczkami „lewo" i „prawo", a także kierunek montażu
- pierścienie tłoka rozciągnąć dwoma palcami i przesunąć na tłoki. Nie odginać zbytnio pierścieni, aby nie uległy deformacji, czy przerwaniu

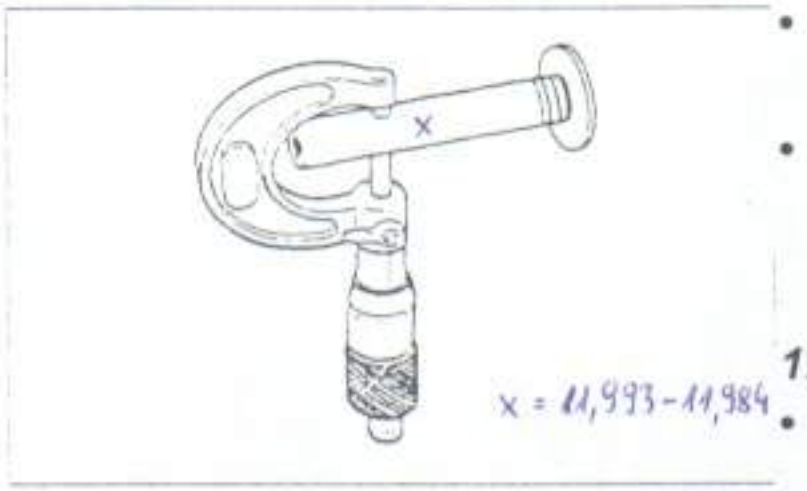


Bild 123
Aussendurchmesser der Kolbenbolzen messen

12.2 SPRAWDZENIE I POMIARY

- usunąć nagar z komory spalania. Sprawdzić czy otwory po świecach zapłonowych i gniazda zaworowe nie są zarysowane
- za pomocą lineału krawędziowego i szczelinomierza sprawdzić powierrzchnie stykowe głowicy i cylindra. Granica starcia się / zużycia 0.05 mm (rys. 122). W taki sam sposób na płycie do prostowania sprawdzić pokrywkę głowicy. Granica starcia się / zużycia 0.05 mm.
- wał dźwigienki poluzować i wyciągnąć
- wał dźwigienki sprawdzić, czy nie starł się i nie uszkodził. Za pomocą mikrometra kabłąkowego zmierzyć średnicę zewnętrzną. Wartość standardowa 11.966 - 11.984 mm (rys. 123)

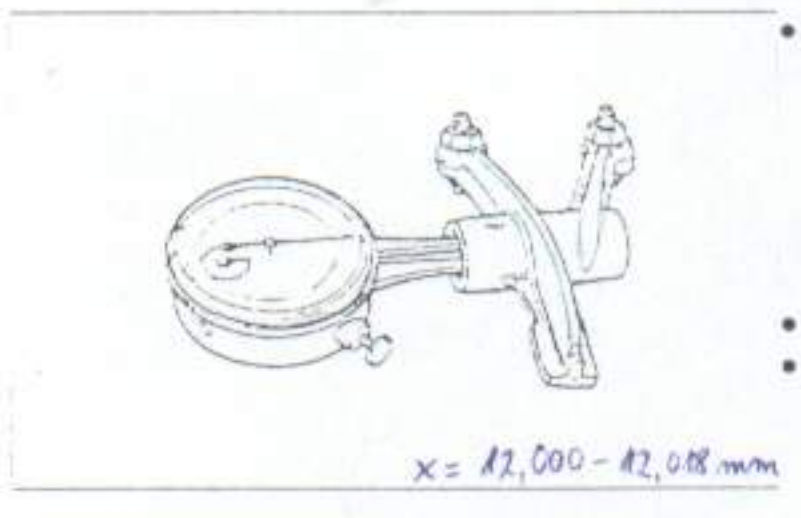


Bild 124
Innendurchmesser der Kolbenbolzen messen

- dźwigienkę sprawdzić, czy nie starła się na płaszczyźnie ślizgowej krzywki stycznej
- zmierzyć średnicę tulejki dźwigienki zaworowej. Wartość standardowa 12.000 - 12.018 mm (rys. 124)
- sprawdzić czy końcówka zaworu nie jest nadmiernie zużyta
- każdy zawór sprawdzić, czy nie posiada nadmiernie zużytego grzybka zaworowego. Granica zużycia 0.5 mm (rys. 125)

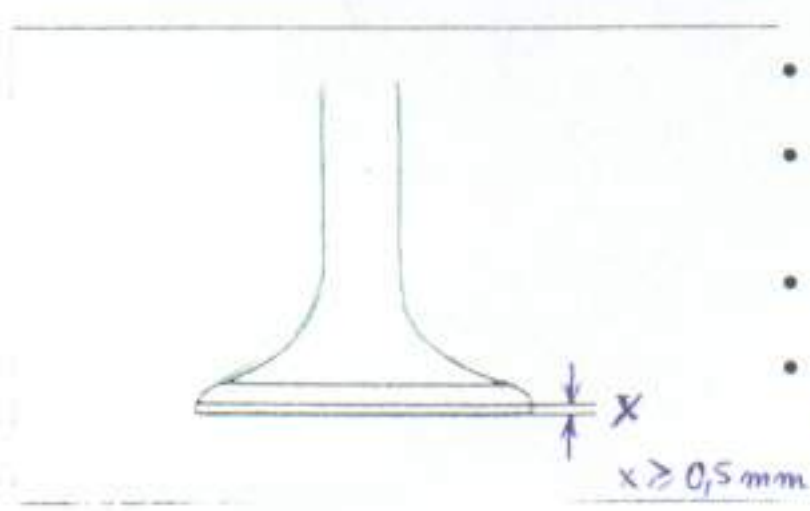


Bild 125
Ventilteller prüfen

- przy montażu można sobie pomóc wielofunkcyjnym stojakiem do wiertarki

sprawdzić wszystkie zawory, czy nie są wykrzywione, zadrapane i czy nie posiadają anormalnych zatarć na osi zaworu. W przypadku, gdy powierzchnia styku jest wypalona, lub nie ma równomiernego kontaktu z gniazdem zawór wymienić.

- każdy zawór musi poruszać się gładko
- zmierzyć mikrometrem średnicę osi zaworu. Wartość standardowa wpuszczenia 5.465 - 5.480 mm, wypuszczenia 5.450 - 5. 465 (rys. 126)
- luz wmontowania osi zaworu i prowadnicy zaworu jak pokazano na rys. 127 zmierzyć w kierunku X i Y. Granica zużycia wpustu i wypustu: 0.35mm. W przypadku większej granicy sprawdzić czy wmontowanie nowej prowadnicy czy zaworu sprowadziło by luz do granic tolerancji. Wymianę zaworu, czy prowadnicy należy powierzyć wyposażonemu odpowiednio zakładowi, ponieważ równocześnie gniazdo zaworu musi zostać wyszlifowane
- jeżeli istnieje podejrzenie, że zawór nie jest dostatecznie szczelny grzybek zaworu należy dotrzeć. Sprawdzenie: przy wmontowanym zaworze wlać do kanału ssącego lub wydechowego benzynę, na zaworze nie powinno być przecieku
- nałożyć ścierkę na przylgnię zaworu, zawór kręcić od wewnątrz specjalną ssawką gumową a od zewnątrz częścią węża i kołeczkiem aluminiowym (rys. 128). Ściereczka nie może wpaść między oś zaworu a prowadnicę. Jeżeli wypolerowanie nie wystarcza wymienić zawór lub dać powierzchnię uszczelniania do oszlifowania w warsztacie
- zmierzyć szerokość przylgni zaworu rys. 129
- zawór krótko wypolerować ściereczką z pasta i zmierzyć szerokość przylgni. Powinna wynosić 0.9 - 1.1 mm
- w przypadku, gdy pierścień przylgni zaworu jest w głowicy za wąski, lub za szeroki, dać do wyżłobienia w warsztacie
- kąt wyżłobienia podany przez Suzuki dla pustu i wypustu to 45° i 15° (rys. 130)
- zmierzyć długość nie napiętej sprężyny zaworu zewnętrznej i wewnętrznej. Granice: wewnętrzna sprężyna 38.3 mm, zewnętrzna sprężyna 40.1 mm (rys. 131)
- taśmą z tworzywa sztucznego zmierzyć luz łożyska wału krzywkowego. Granica zużycia 0.15 mm. W tym celu taśmę umiejscowić w wolne od tłuszczu otwarte łożysko, zamontować pokrywę głowicy (bez resztek uszczelniacza) z przepisanym momentem dokręcania. Nie obracać wału! Po ponownym otwarciu odczytać szerokość ściśnięcia taśmy (im szersza taśma, tym mniejszy luz, rys. 132

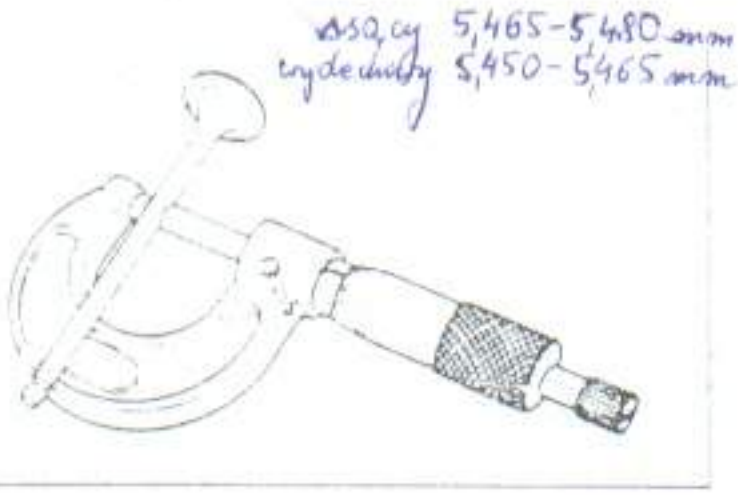


Bild 126
Ventilschaft-Dicke messen

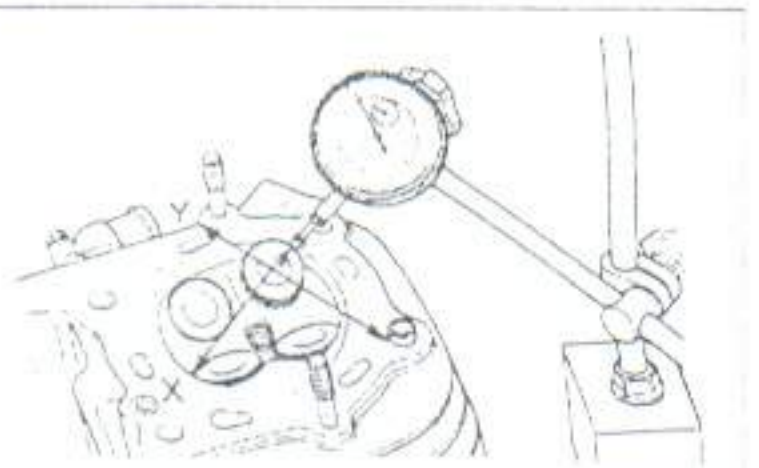


Bild 127
Einbauspiel des Ventilschaft und -führungen messen

Bild 128
Nur raune Oberfläche anlappen

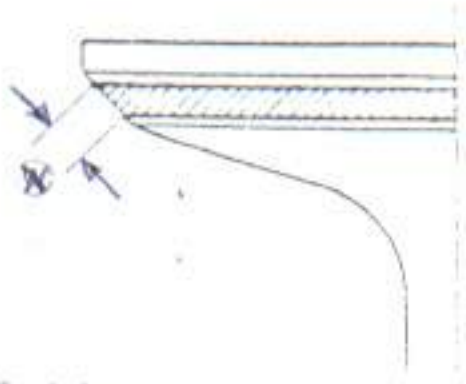


Bild 129
Ventilsitzbreite W

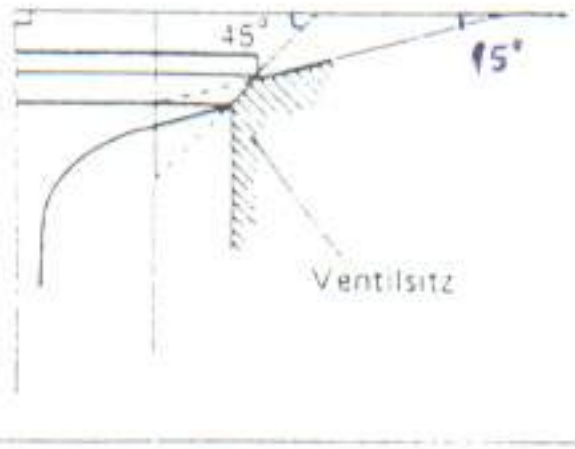


Bild 130
Fräswinkel

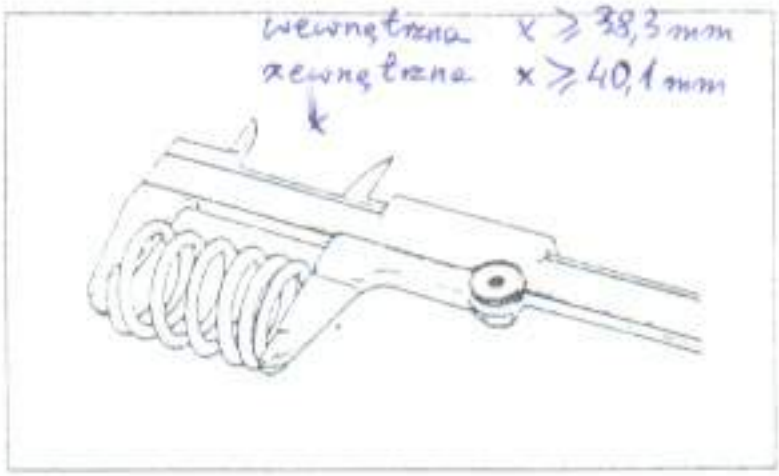


Bild 131
Ungespannte Länge messen

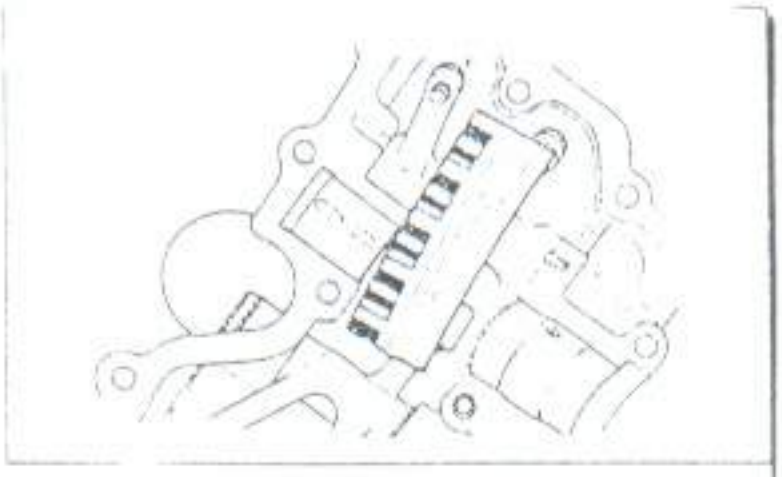


Bild 132 ►
Quetschbreite messen

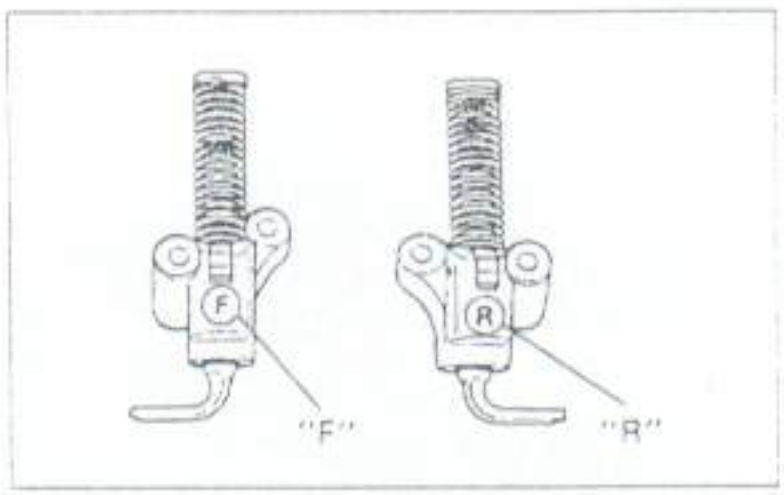


Bild 133
Steuerkettenspanner
F Vorderer Zylinder 2
R Hinterer Zylinder 1

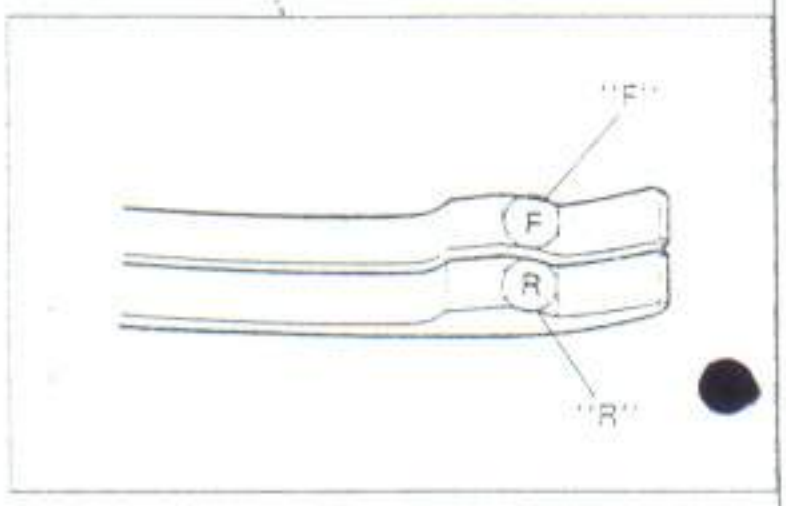


Bild 134 ►
Steuerkettenführungen
F Vorderer Zylinder 2
R Hinterer Zylinder 1

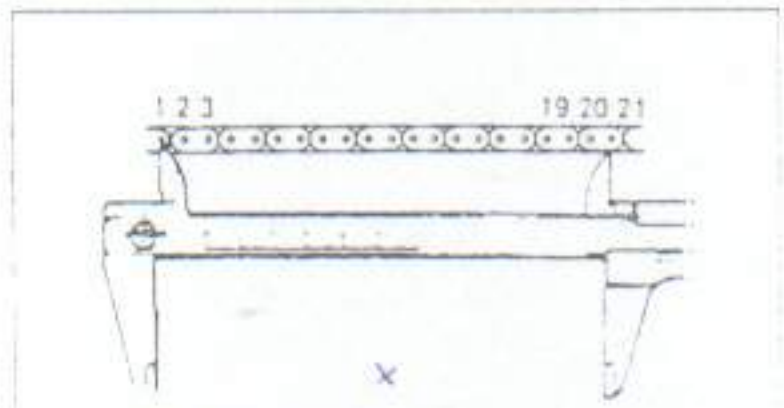


Bild 135
Steuerkettenverschleiss messen

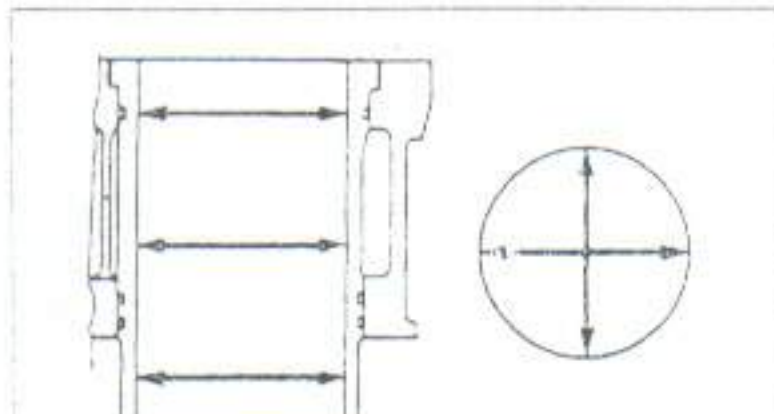


Bild 136 ►
Messebenen längs und quer zur Fahrtrichtung

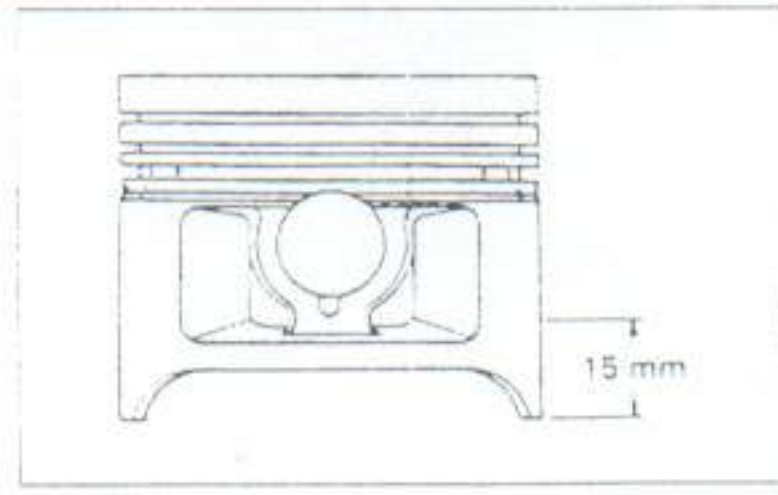


Bild 137
Messebene/Kolben längs zur Fahrtrichtung

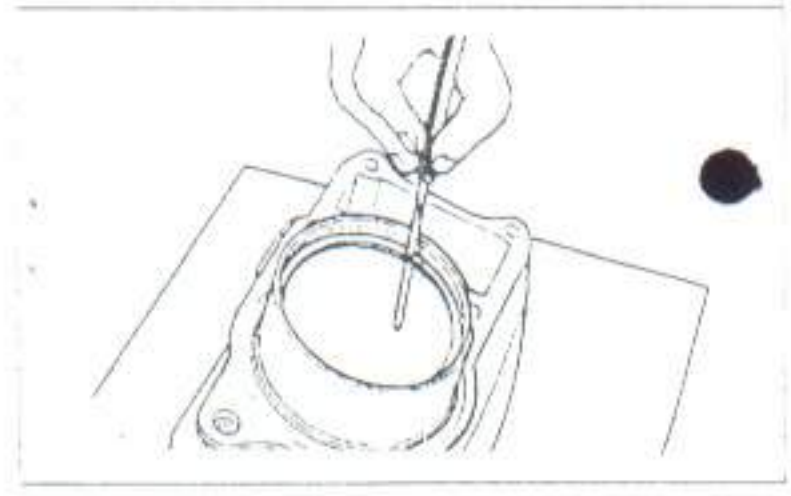


Bild 138 ►
Ringspalt messen

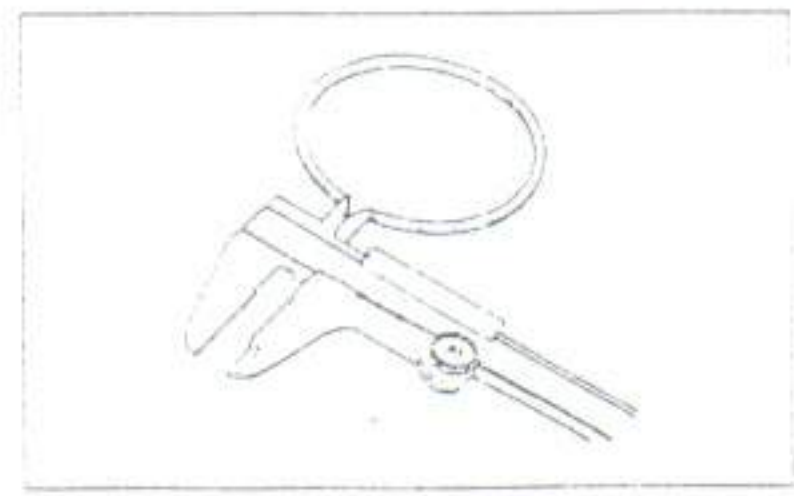


Bild 139
Freien Ringspalt messen

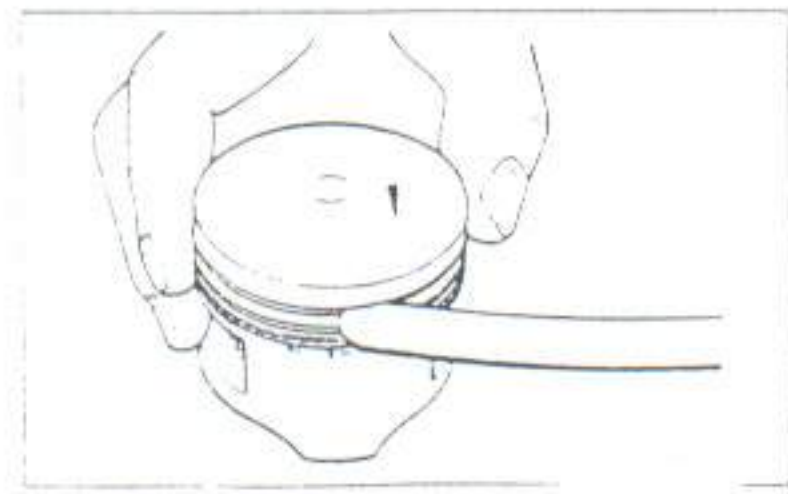


Bild 140 ►
Kolbenringspalt messen

Przy przekroczeniu granicy zużycia wewnętrznej średnicy łożyska wału rozrządu i łożyska czopa walcowego zmierzyć wał rozrządu

- Albo wymienić wał rozrządu, albo głowicę, w zależności od tego, która z części jest zużyta
- sprawdzić bieżnię łożyska tocznego i wał rozrządu pod względem uszkodzeń i oznak niewystarczającego smarowania
- rurą pomiarową sprawdzić bicie wału rozrządu. Granica zużycia 0.10 mm
- mikrometrem zmierzyć wysokość krzywki stycznej. Granica zużycia: wpust 35.660 mm, wypust 36.630
- zapadkę napinacza łańcucha rozrządu (rys. 133) odryglować i kołek wyciskowy wcisnąć, aby skontrolować swobodę poruszania się
- prowadnice łańcucha rozrządu przedniego i tylnego cylindra są oznaczone (rys. 134)
- zmierzyć długość 20 napiętych członów łańcucha (rys. 135). Granica zużycia 128.9 mm
- średnicę cylindra zmierzyć w podanych na rys. 136 punktach. Większa wartość pomiaru oznacza zużycie cylindra. Granica zużycia: VS 600 - 80.085 mm; VS 800 - 83.085
- bieżnia łożyska tocznego tłoka nie może wykazywać żadnych śladów zatarcia, czy załamania
- zmierzyć średnicę tłoka na płaszczu 15 mm ponad krawędzią dolną (rys. 137). Granica zużycia luzu montażowego tłoka 0.12 mm
- zmierzyć średnicę tulei tłoka. Luz między średnicą sforznia tłoka, a sforzniem tłoka może wynosić maksymalnie 0.05 mm, między górnym trzpieniem korbowodu, a trzpieniem tłoka maksymalnie 0.06 mm
- pierścień tłoka wsunąć do cylindra i ustawić prostopadle
- zmierzyć szerokość przerwy szczelinomierzem 9rys. 138(. Granica zużycia pierwszego i drugiego pierścienia tłoka: 0.70 mm
- zmierzyć wolny luz stykowy pierścienia (rys. 139)

  VS 600 - granica zużycia pierwszego pierścienia 8.4 mm, drugiego 8,4 mm

  VS 800 - granica zużycia pierwszego pierścienia 8.4 mm, drugiego 9,4 mm

W przypadku przekroczenia wartości, wymienić pierścienie tłoka

- sprawdzić szczelinomierzem luz między pierścieniem, a rowkiem pierścieniowym (rys. 140). Granica zużycia pierwszego pierścienia 0.18 mm, drugiego 0.15 mm. Pierścień musi poruszać się swobodnie, bez zakleszczania się
- na wypadek naprawy oferowane są przez Suzuki nadwymiarowe tłoki w rozmiarze 0.5 i 1.0 mm. Pierścień zgarniający olej ma oznaczenie czerwone dla pierwszego nadwymiaru i żółte dla drugiego. Luz montażowy dla nowych tłoków wynosi 0.045 - 0.55mm. Cylinder odpowiednio wytoczyć i wygładzić.

12.3 MONTAŻ

- nowy trzpien pierścienia uszczelniającego zaworu wcisnąć ręcznie na przekładnię. Trzpień zaworu zwilżyć olejem i przesunąć na przekładnię.
- „siedzenie" sprężyny zaworu nałożyć, sprężynę zaworu włożyć ciasnym zwojem do dołu (w stronę głowicy)
- talerzyk sprężyny nałożyć, wcisnąć sprężynę za pomocą napinacza sprężyn zaworowych i nałożyć klin sprężyny
- sprężyny zaworu nie wciskać bardziej, niż jest to konieczne
- młotkiem gumowym lekko puknąć w trzpień zaworu, aby klin sprężyny osadził się
- przedni i tylni napinacz łańcucha rozrządu (rys. 133) i prowadnicę łańcucha rozrządu (rys. 134) nałożyć na cylinder. Moment dokręcenia śrub mocujących 8-12 Nm
- kołek wyciskowy napinacza wcisnąć po poluzowaniu zapadki i zablokować drążek drutem, lub czymś podobnym
- uszczelnienie i dwie tulejki umieścić w powierzchni uszczelniającej cylindra (wolnej od oleju i tłuszczu). Głowicę (z odtłuszczoną powierzchnią) umieścić i przykręcić śrubami i nakrętkami „od dołu" z przodu i z tyłu. Moment dokręcania śrub 9 - 11 Nm, nakrętki 8 - 12 Nm
- pierścienie zgarniające olej nasadzić na tłoki jak pokazano na rys. 141
- pierścienie tłoka (rys. 142) z oznaczeniem R zamontować ostrożnie na tłok, przy czym pierścienie rozszerzać na tyle na ile jest to konieczne, ponieważ mogą się łatwo połamać

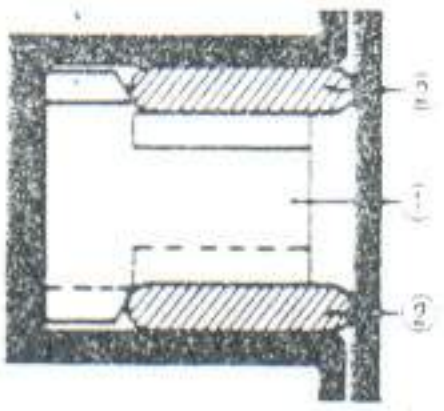


Bild 141
Ölabstreifring
1 Distanzstück
2 Seitenführungen

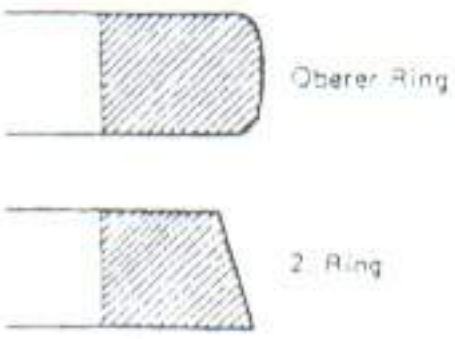


Bild 142
Kolbenringprofile

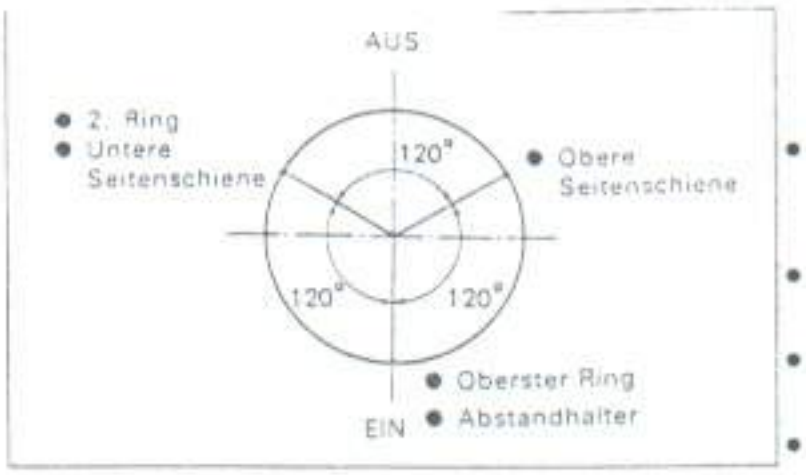


Bild 143
Ringspaltverteilung am Kolben

- zakryć otwór w kadłubie silnika, aby pierścienie zabezpieczające nie wpadły do środka
- główkę korbowodu nasmarować smarem MoS_2 i trzpienie tłoka przesunąć
- tłoki zaznaczone strzałką zamontować w stronę wylotu (w kierunku jazdy)
- trzpienie tłoka - pierścienie zabezpieczające (koniecznie użyć nowych części) umocować w rowkach

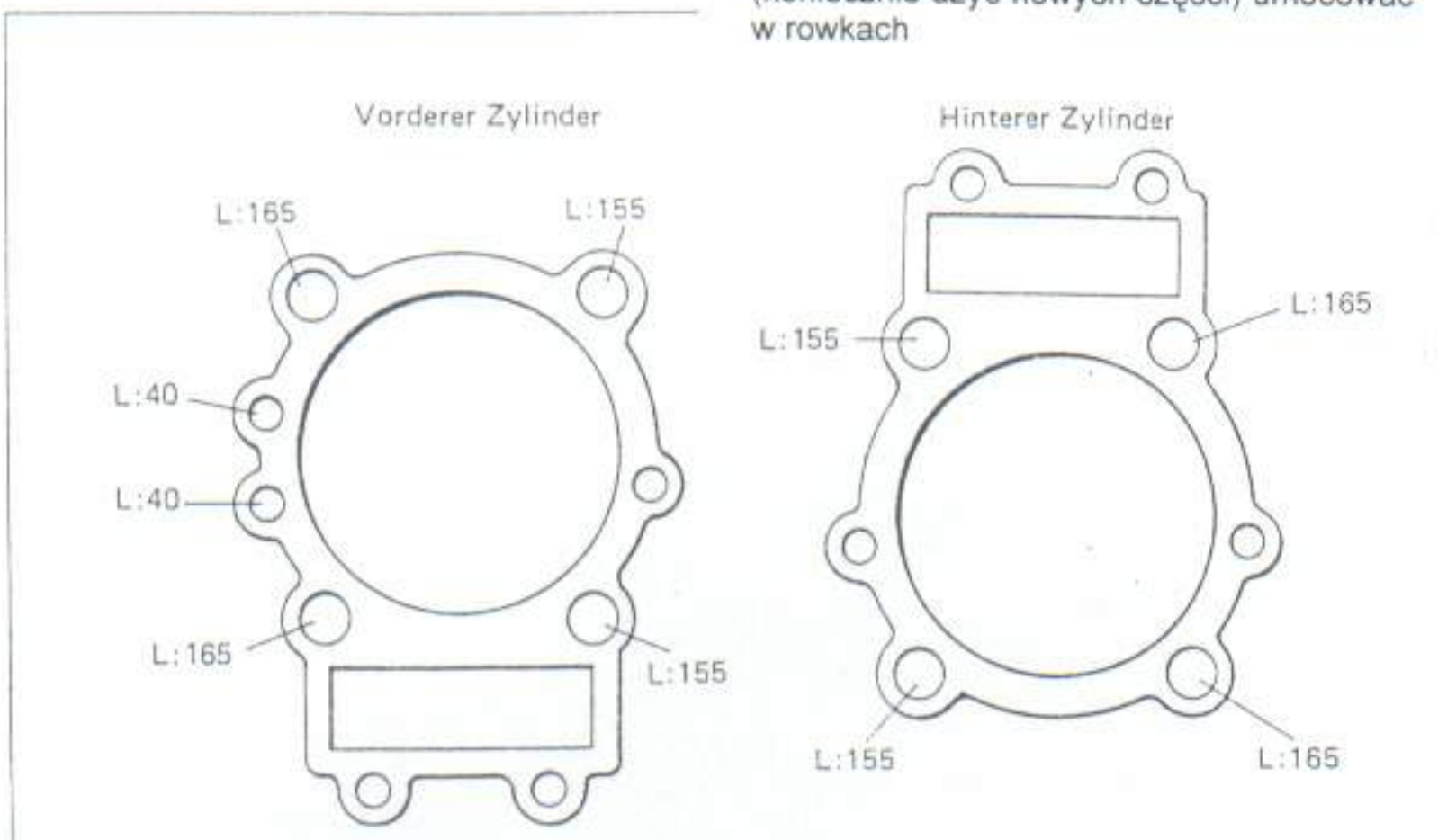


Bild 144
Einbaulage der Zylinderkopfschrauben
L Länge-Einheit mm

- powierzchnie uszczelniające na stopce cylindra i obudowie silnika muszą być wolne od tłuszczu i oleju
- nasadzić dwa kołki parowane i nałożyć nowe uszczelnienie
- tłoki oraz cylindry dobrze naoliwione nasunąć na siebie. Przy czym pierścienie tłoków zacisnąć palcami
- uważać na to, żeby łańcuch rozrządu - szyna prowadnicy przy umocowaniu kadłuba silnika zazębił się i łańcuch rozrządu przez szyb wyciągnąć do góry
- nie przekręcać wału korbowego i trzymać łańcuch rozrządu napięty, aby nie zakleszczył się w kadłubie silnika
- śruby głowicy (rys. 144) nasadzać na krzyż
- króciec łączący zamontować między cylindry i włożyć zaciski przewodu
- łańcuch rozrządu trzymać napięty i wał korbowy przekręcić na generatorze w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazówek zegara, aż oznaczenie T .. rys. 145 nie znajdzie się na środku wziernika. Od tej chwili nie przekręcać wału korbowego

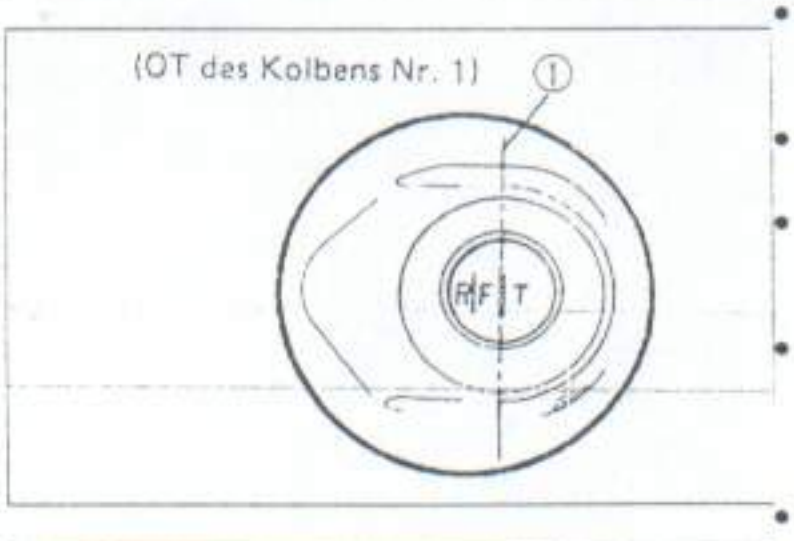


Bild 145
Totpunktmarkierung des hinteren Zylinders
1 Schauloch-mitte

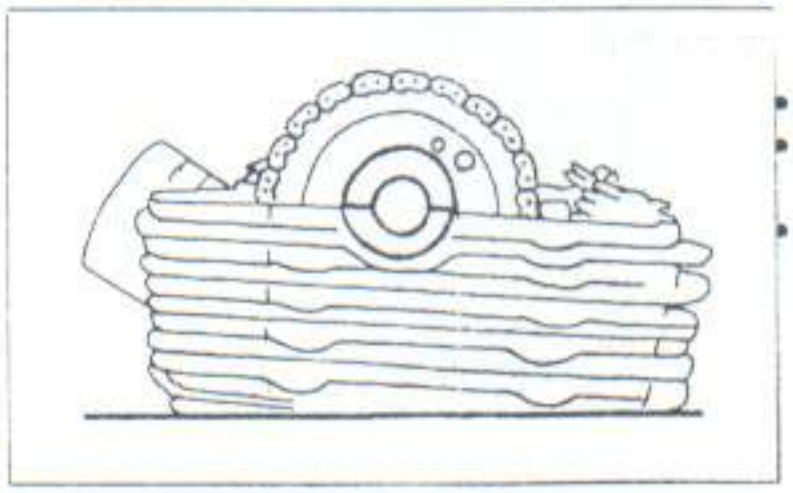


Bild 146
Hinterer Zylinder: Kettenrad-Stellung 1 Uhr der Pass-Stift-Bohrung

- szczeliny pierścieni rozstawić o 120°

- wałek rozrządu natłuścić i umieścić w głowicy cylindra (obie krzywki styczne wskazują w dół)
- kołek zbierakowy koła łańcucha rozrządu umieścić w otworze wałka rozrządu

Cylinder nr 1 (tylni):

- łańcuch rozrządu tak nasadzić na koło łańcuchowe, aby otwór dla kołka był w pozycji na godzinę 1 (rys. 146)
- łańcuch rozrządu tak nałożyć, aby oznaczenie kreską koła łańcuchowego zbiegało się z powierzchnią uszczelniania głowicy i oznaczenie strzałką wskazywało do przodu (w kierunku jazdy)
- przy nasadzaniu koła łańcuchowego na wałek rozrządu należy uważać aby kołek prowadzący nie wpadł do kadłuba silnika
- łącznik zabezpieczający ułożyć tak, aby otwory na kołki były przykryte i przykręcić śruby z płynnym zabezpieczeniem śrub (15 Nm). Łączniki zabezpieczające odgiąć w górę tak by nałożyły się na śruby (rys. 147)
- blokadę napinacza łańcucha rozrządu podnieść. Powinien być słyszany odgłos wyłączania

Cylinder nr 2 (przedni):

- montaż następuje tak jak w tylnim cylindrze, jednak otwory na kołki koła łańcuchowego muszą znajdować się w pozycji na 9.30
- nasadzić dźwignię wahliwą tarczą sprężyny na pokrywę głowicy. Wały nasadzić i nasunąć z nowym uszczelnieniem (25 - 30 Nm)
- powierzchnie uszczelniania główki i pokrywy wyczyścić (odtłuścić) i dwie pasujące tulejki nasadzić na główkę

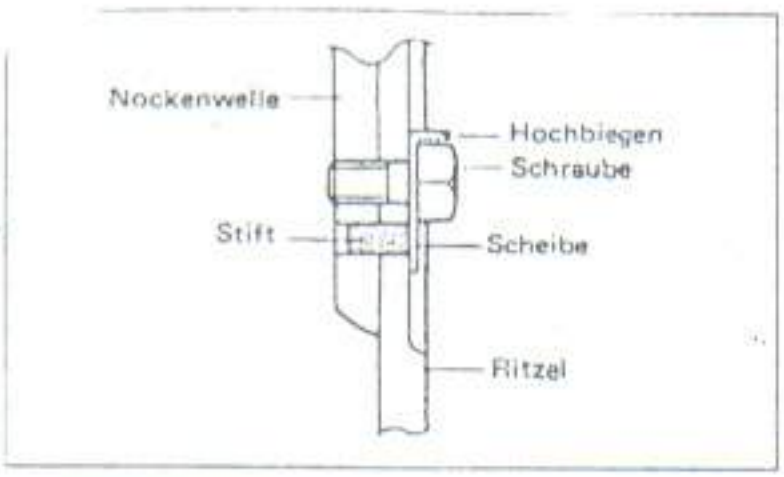


Bild 147
Kettenrad-Verschraubung

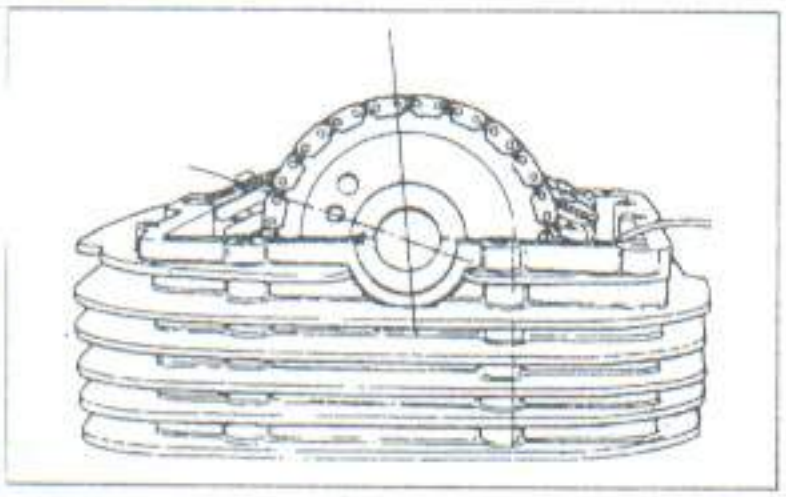


Bild 148
Vorderer Zylinder: Kettenr
Stellung 9.30 Uhr der
Pass-Stift-Bohrung

- płynną masę uszczelniającą nanieść równomiernie i cienko na powierzchnie uszczelnienia i pozwolić, aby rozpuszczalnik wywietrzał
- masy uszczelniającej nie nanieść na końcówki wałka rozrządu
- tarczę (lub mostek suwaka) nasadzić na tylną pokrywę głowicy cylindra nr 1
- uważać aby tłoki cylindra stały w najwyższym martwym punkcie suwu sprężania (obie krzywki styczne wskazują w dół)

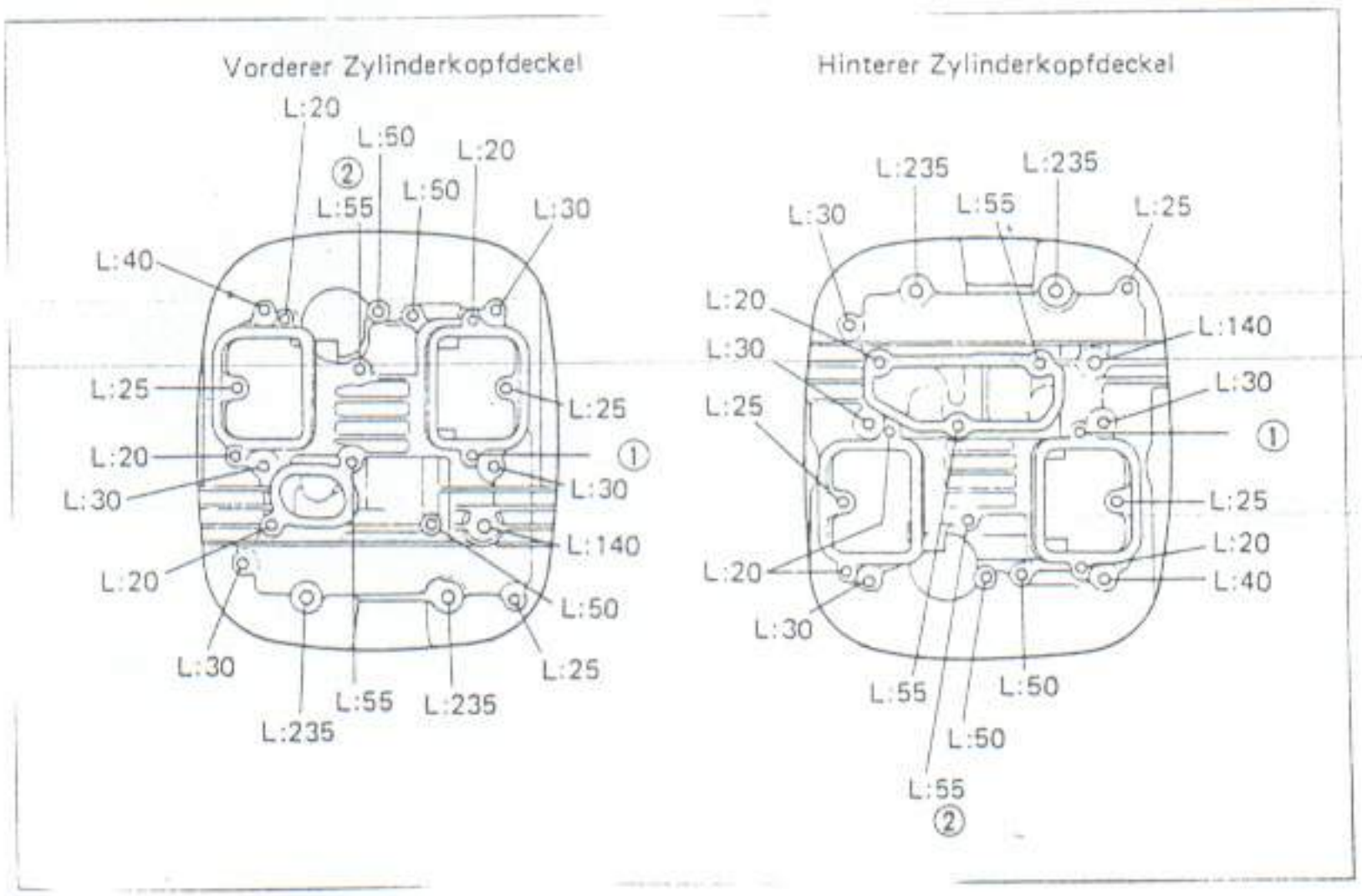


Bild 149
Einbaulage der Zylinderkopfdeckel-Schrauben
1 Flüssige Dichtmasse auf Gewinde im Zylinderkopf auftragen
2 Flüssige Dichtmasse auf Schraubengewinde auftragen
L Länge Einheit mm

- śruby pokrywy głowicy cylindra (rys. 149) luźno wkręcić. W przypadku gdy nie wskazuje żadnego oporu, śruby prawidłowo włożyć (6 mm śruby: 9 - 11 Nm; 8 mm sruby: 21-25 Nm)
- wałem kręcić tak, aby tłoki tylniego cylindra nr 1 były w najwyższym martwym punkcie suwu sprężania i skontrolować rozrząd
- ustawienie luzu zaworowego → rozdz. 3.5

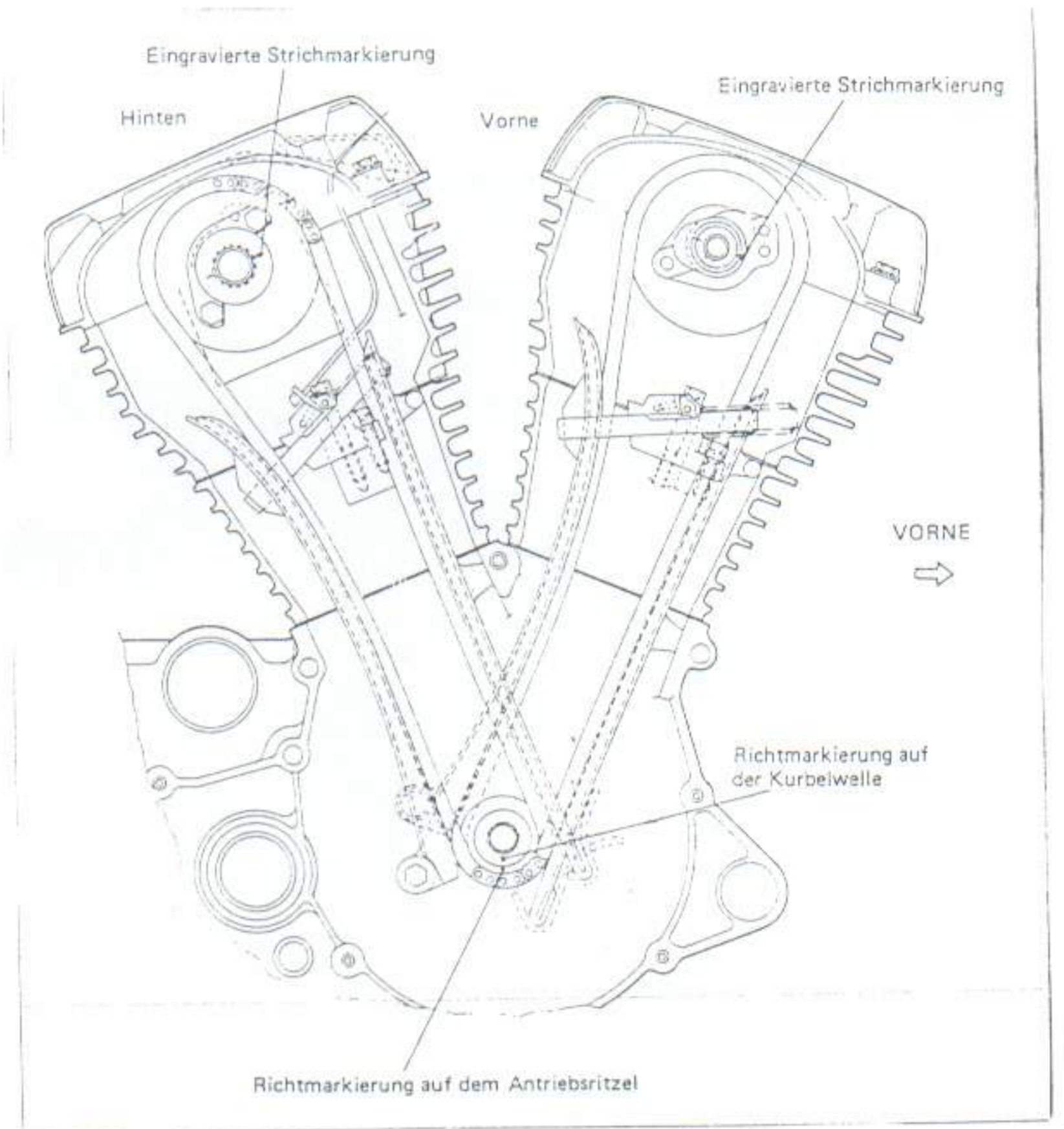


Bild 150
Steuerzeitenkontrolle

- króciec ssący nałożyć z nową uszczelką (natłuszczony)

13. SKRZYNIA KORBOWA

13.1 DEMONTAŻ

Dla demontażu skrzyni korbowej muszą zostać otworzone następujące jednostki konstrukcyjne:

→ walec włączający i widełki wyłączania
→ przekładnia
→ korbowór i wał korbowy

nastepujące grupy konstrukcyjne muszą być wymontowane:

→ pokrywa obudowy generatora
→ sprzęgło
→mechanizm wyłączania

- przegub krzyżowy umiejscowić w przekładni pasowej kątowej silnika
- przytrzymać przegub krzyżowy, śrubę wałka rozrządu 9lewy gwint) i nakrętki wału wyjściowego odkręcić (rys. 151)
- przekładnię kontową silnika wymontować (dla podziału kadłuba nie jest to konieczne)
- kołnierz śruby (rys. 152, 153) wykręcić i przekładnię wyjąć
- obudowę silnika odłożyć na miękką podkładkę drewnianą. Śruby obudowy (rys. 154 i 155) wykręcić.
- prawą połówkę obudowy wyjąć na lewo. Wały pozostają w lewej połowie obudowy
- przy rozdzielaniu połówek obudowy pomagają delikatne uderzenia młotkiem gumowym
- uważać na pozostanie obu pasujących tulejek i uszczelek
- równocześnie koło zębate silnika po wykręceniu trzech śrub mocujących wyjąć (rys. 157). Rozłożenie przekładni wymaga specjalnych narzędzi (rys. 158)

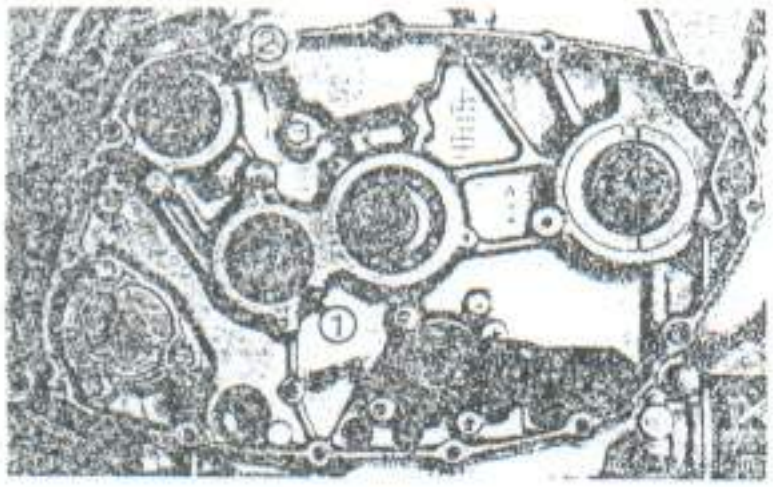


Bild 151
Nebenwellenschraube 1 (Linksgewinde) und Achsiellenmutter 2

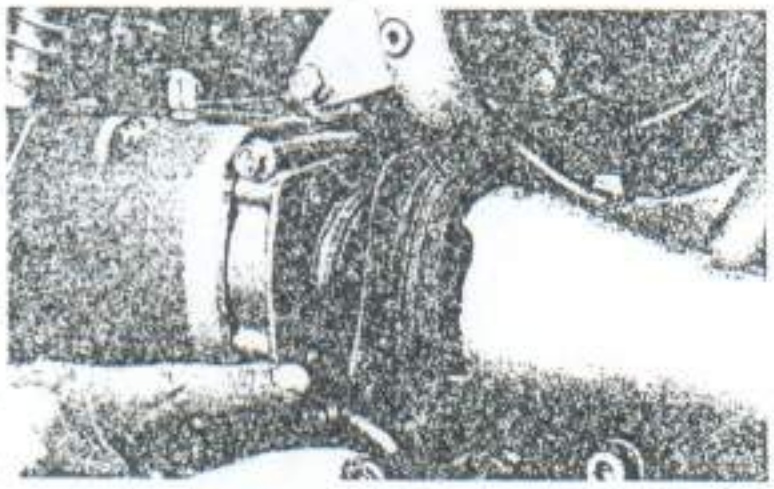


Bild 152
Vier Flansch-Schrauben Innensechskant SW 8

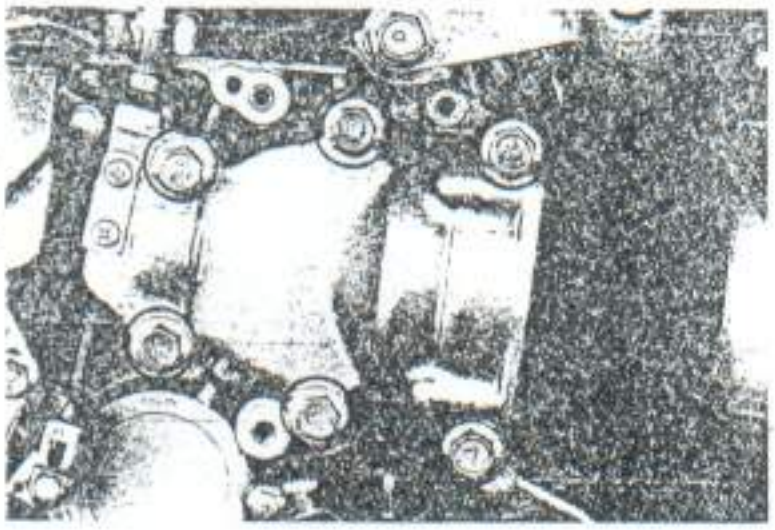
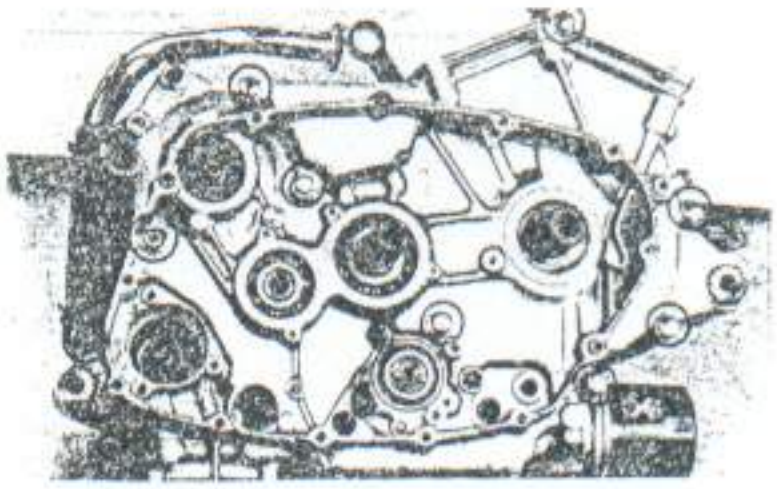
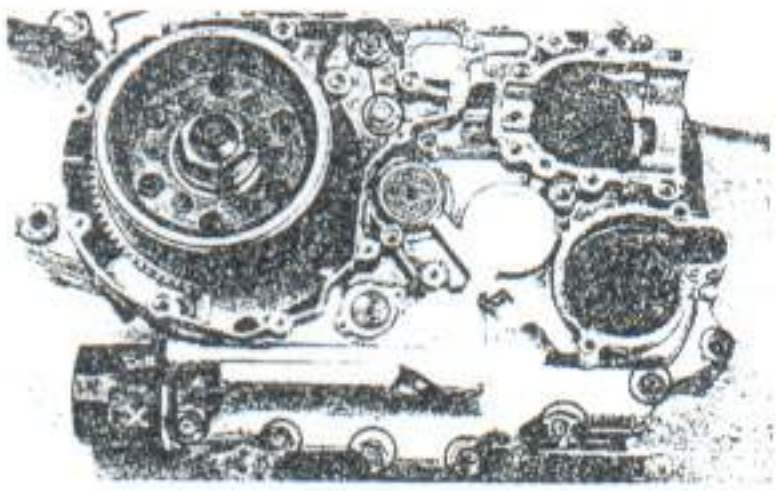


Bild 153
Winkeltriebgehäuse-Schrauben





◄ Bild 154
Zehn Gehäuseschrauben rechts

Bild 155
Neun Gehäuseschrauben links

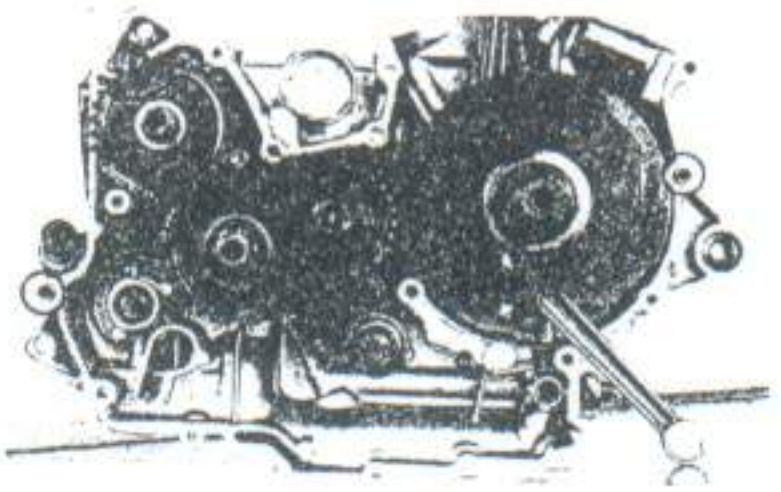


Bild 156
Linke Gehäusehälfte mit zwei Passhülsen und O-Ring

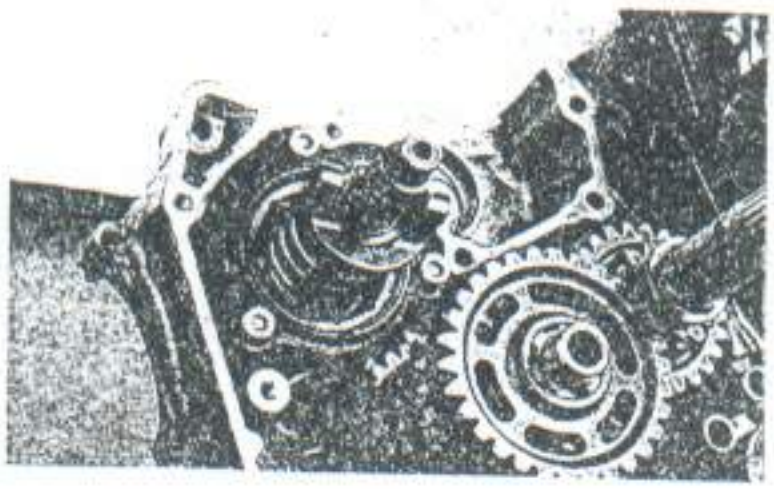


Bild 157 ►
Motorkegelrad-Befestigung

- dysze olejowe i kanały olejowe sprawdzić, czy są drożne
- dwie pasujące tulejki i nowe uszczelki (naoliwione rys. 156) nasadzić

13.2 MONTAŻ

Zanim kadłub silnika zostanie zamknięty przekładnia, mechanizm włączający, korbowód i wał korbowy zamontować

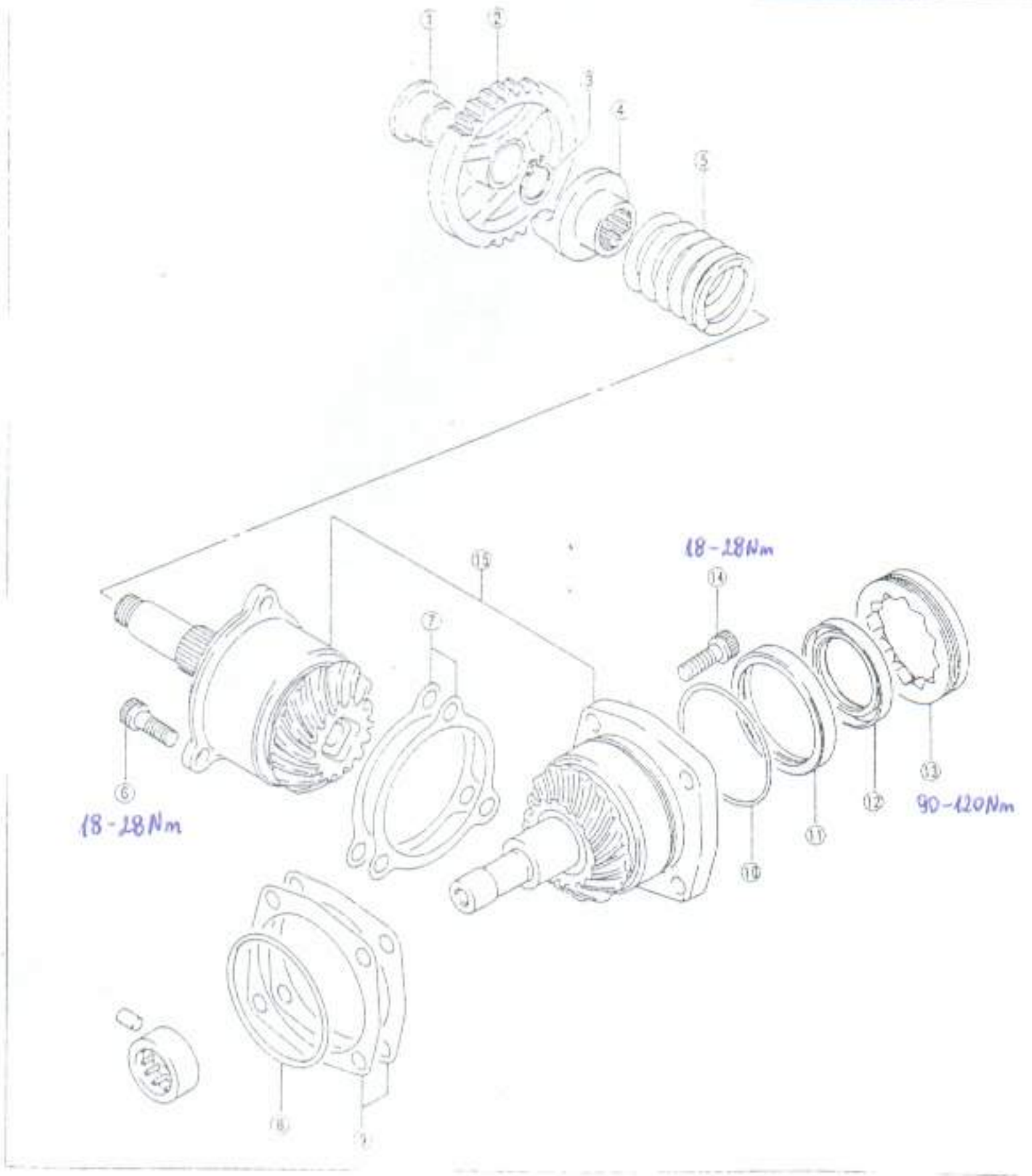


Bild 158
Motorwinkeltrieb
1 Buchse
2 Sekundäruntersetzungsrad
3 Seegerring
4 Dämpfernocken
5 Feder
6 Schrauben (18 – 28 Nm)
7 Beilagscheiben (fünf verschiedene Dicken)
8 O-Ring
9 Beilagscheiben (fünf verschiedene Dicken)
10 O-Ring
11 Dichtringgehäuse
12 Dichtring
13 Lagerhalter (90 – 120 Nm)
14 Schrauben (18 – 28 Nm)
15 Sekundärkegelradsatz

- na dokładnie wyczyszczoną powierzchnię uszczelnienia (wolną od oleju i tłuszczu) nałożyć możliwie cienko masę uszczelniającą
- po wywietrzeniu rozpuszczalnika z masy uszczelniającej (ok. 5 - 10 min) prawą połowę obudowy (ewentualnie przy pomocy lekkich uderzeń młotkiem gumowym) opuścić na lewą połowę, która znajduje się na podkładce drewnianej
- nie przyciskać połówek obudowy na siłę. W przypadku gdy montaż wydaje się zbyt trudny zdjąć na nowo prawą połowę i sprawdzić czy wszystkie części są prawidłowo wmontowane i ustawione

- wkręcić śruby prawej i lewej połowy silnika (rys. 154 i 155)

- najpierw włożyć 8 mm śrubę, później 6 mm przy czym dwa do trzech na krzyż jest włożonych, użyć nowej miedzianej tarczy uszczelniającej
- masa uszczelniająca powinna, jeśli w ogóle bardzo cienko występować

14. WAŁ KORBOWY I KORBOWÓD

14.1 DEMONTAŻ

Wał korbowy ręcznie zdjąć z lewej połowy obudowy
przed zluzowaniem śrub korbowodu zmierzyć luz boczny
nakrętki korbowodu stopniowo, każdą po trosze poluzować i pokrywę zdjąć. Panewki łożyska ewentualnie odkręcić małym śrubokrętem
nie próbować poluzować kołków gwintowanych na drążku korbowodowym

14.2 SPRAWDZENIE I POMIARY

- wał korbowy ułożyć na zewnętrznych czopach w blokach pryzmatycznych i zmierzyć miernikiem bicie na głównym czopie. Uważać przy tym że faktyczne bicie odpowiada tylko połowie wskazanej wartości (granica przesuwu 0.05 mm)
- zmierzyć mikrometrem średnicę czopu korbowego rys. 159. Wartość pożądana 47.965 - 47.980 mm
- zmierzyć za pomocą macek wewnętrznych wewnętrzną średnicę łożyska ślizgowego wału korbowego. Wartość pożądana 48.000 - 48.015
- żądany luz powinien wynosić 0.020 - 0.050 mm. Granica przesuwu 0.080 mm
  W przypadku zbyt dużego luzu wymienić w zakładzie Suzuki panewki łożyskowe.
- zmierzyć luz osiowy wału korbowego w komorze
- wał korbowy za pomocą tarczy osadzić w prawej części obudowy 9rowek smarowny w kierunku ramienia korby). Nałożyć z zewnętrznej tarczy naciskowej koło napędowe łańcucha rozrządu i pierwotne koło napędowe. Włożyć śrubę trybu pierwotnego (95 Nm)
- zmierzyć szczelinomierzem szczelinę między skrzynią korbową, a tarczą naciskową. Wartość pożądana: 0.05 - 0.10 mm
- w przypadku gdy luz nie jest właściwy wymontować tarczę rozruchu i zmierzyć grubość tarczy. Wymienić tarczę aby uzyskać pożądany luz
- zmierzyć szczelinomierzem luz osiowy korbowodu na czopie wału. Granica zużycia 0.30 mm

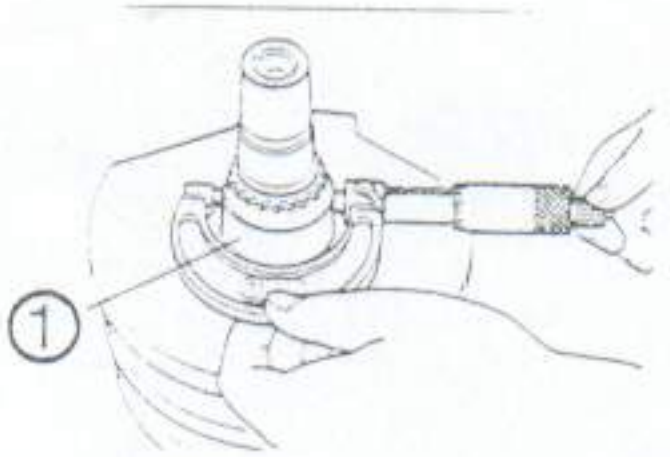


Bild 159
Lagerzapfendurchmesser messen

Teilenummer	Dicke der Druckscheibe
09160-48001	1,925 – 1,950 mm
09160-48002	1,950 – 1,975 mm
09160-48003	1,975 – 2,000 mm
09160-48004	2,000 – 2,025 mm
09160-48005	2,025 – 2,050 mm
09160-48006	2,050 – 2,075 mm
09160-48007	2,075 – 2,100 mm
09160-48008	2,100 – 2,125 mm
09160-48009	2,125 – 2,150 mm
09160-48010	2,150 – 2,175 mm

Bild 160
Druckscheiben-Wahltabelle

- sprawdzić czy panewki łożyska nie są popękane i uszkodzone

w przypadku przesunięcia granicy wymienić korbowód, albo wał korbowy. Wartość pożądana stopy korbowodu 21.95 - 22.00 mm. Pożądana szerokość czopu wałowego22.10 - 22.15 mm (rys. 161 i 162)

- luz łożyska korbowodu zmierzyć taśmą z tworzywa sztucznego. W tym celu nałożyć taśmę na wolny od oleju i tłuszczu czop korbowy. Uważać przy tym, aby taśma nie była ściśnięta i średnica cylindra nie była zapchana. Taśmy nie nakładać ani na górne, ani na dolne punkty martwe czopa
- wał korbowy i korbowód nie może być podczas montażu przekręcony
- zamontować pokrywę łożyska
- uważać na właściwe wmontowanie i kierunek pokrywy i wału korbowego. Oznaczenie średnicy wewnętrznej musi wskazywać ku tyłowi
- siedzisko i gwint nakrętki nasmarować i włożyć zmieniając ..... otworu przelotowego. Korbowodu i wału korbowego nie przekręcać
- moment dociśnięcia pierwszego otworu: 25Nm, drugiego 51 Nm
- po ponownym otwarciu luzu łożyskowego odczytać szerokość ścisku taśmy (rys. 163) im szersza taśma, tym mniejszy jest luz. Miarodajne jest najszersze miejsce taśmy pomiarowej. Granica zużycia 0.080 mm
- w przypadku przekroczenia granicy zużycia wymienić panewki łożyska
- wewnętrzne średnice łożyska korbowodu są oznaczone na stronie czołowej liczbami 1, 2 i 3
- średnica czopu głównego oznaczona jest na stronie czołowej lewego ramienia korby liczbami 1,2,3 Przednia cyfra odpowiada lewemu czopowi (tylni cylinder), a tylna cyfra przedniemu cylindrowi
- właściwy wymiar panewki (rys. 164) wynika z tabeli rys. 165
- zmierzyć luz łożyska korbowodu z nowymi panewkami

Bild 161
Pleuelfussbreite messen

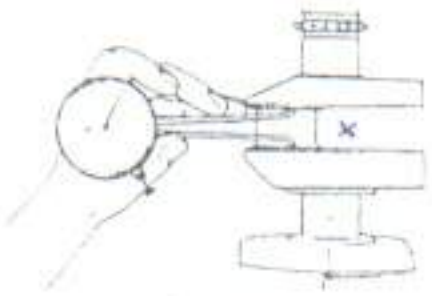


Bild 162
Kurbelzapfen[illegible]messe

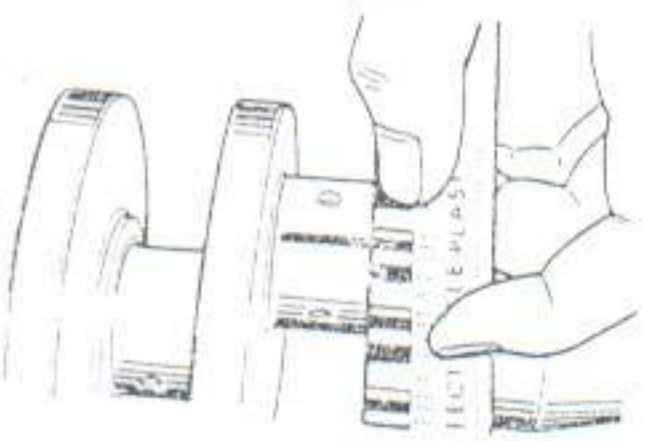


Bild 163
Plastigage-Messung der Kurbelzapfen

Bild 164
Lagerschalen-Kennzeichn

Lagerauswahltabelle

		Kurbelzapfen-Aussendurchmesser Code 2		
	Code	1	2	3
Pleuelstangen-Innendurchmesser Code 1	1	Grün	Schwarz	Braun
	2	Schwarz	Braun	Gelb
	3	Braun	Gelb	Blau

Bild 165
Lagerwahltabelle

14.3 MONTAŻ

- panewki wcisnąć w korbowód i nałożyć pokrywę ręcznie, przy tym należy dopasować wzmocnienia panewki w odpowiednie wpusty korbowodu (rys 166)

- upewnić się, że korbowód jest zamontowany w pierwotnym miejscu , odpowiednio do wykonanych przy demontażu oznaczeń
- czopy wału natłuścić pastą z MoS_2 lub odpowiednim produktem tłuszczowym
- uważać na właściwy montaż i kierunek pokrywy korbowodu (oznaczenie średnicy musi się zgadzać ze sobą i wskazywać w górę
- gniazda i gwint nakrętek nasmarować pastą z MoS_2 i nałożyć w w dwa otwory przelotowe. Moment dociskania pierwszego otworu: 25 Nm, drugiego 51 Nm
- upewnić się, że korbowód porusza się łatwo
- wał korbowy osadzić w lewej połowie obudowy

- **tarczę napędową osadzić tak, aby jej rowek olejowy wskazywał na ramię korby**

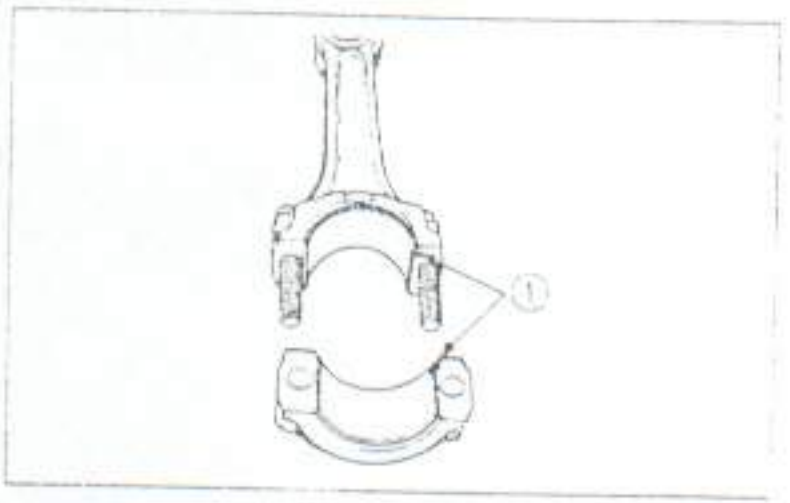
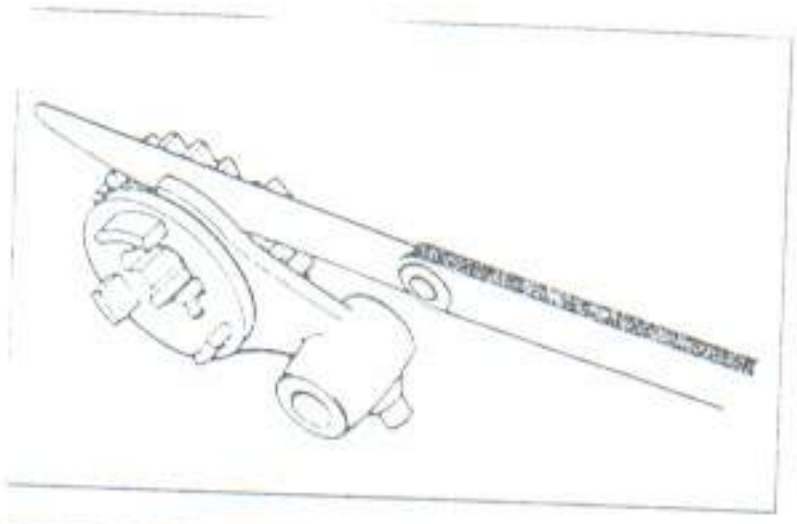


Bild 166
Lagerschalen einsetzen

15. SKRZYNIA BIEGÓW



◄ Bild 167
Schaltgabelspiel messen

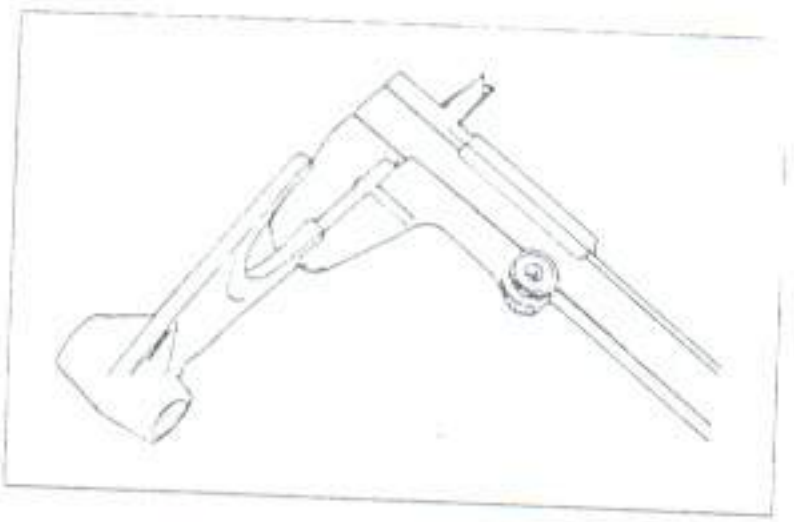


Bild 168
Klauendicke messen

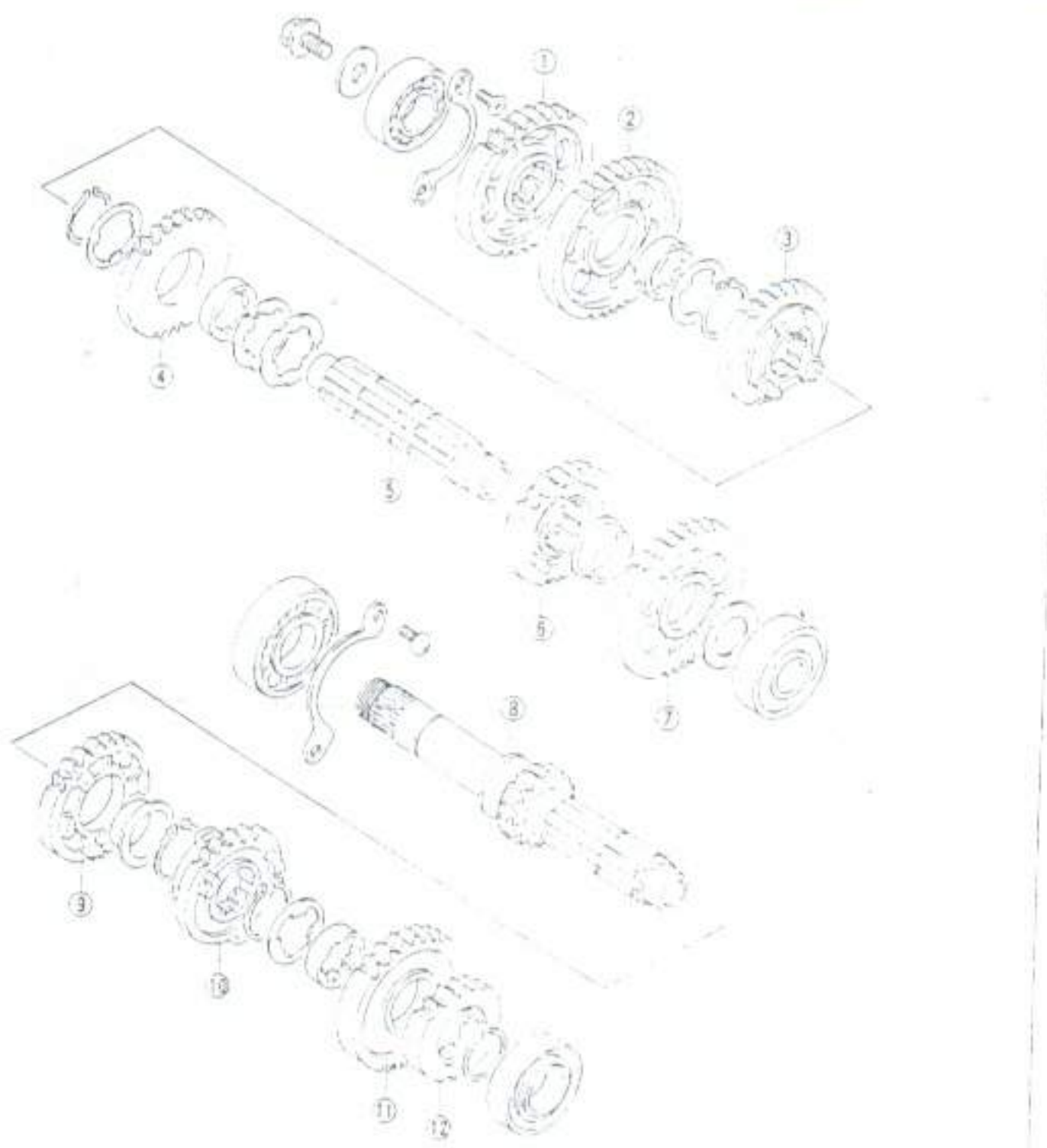


Bild 169
Getriebe
1 Untersetzungsrad
2 Abtriebsrad 1. Gang
3 Abtriebsrad 4. Gang
4 Abtriebsrad 3. Gang
5 Nebenwelle
6 Abtriebsrad 5. Gang
7 Abtriebsrad 2. Gang
8 Hauptwelle/Antriebsrad 1. Gang
9 Antriebsrad 4. Gang
10 Antriebsrad 3. Gang
11 Antriebsrad 5. Gang
12 Antriebsrad 2. Gang

15.1 DEMONTAŻ

Szyny widełek zmiany biegów wyciągnąć, przy tym widełki włącznika umocować ręcznie i wyjąć.

- wyciągnąć bęben krzywkowy mechanizmu przełączania biegów
- wał przekładni zdjąć ręcznie (przy rozłączonych obudowach silnika) i za pomocą kleszczy do pierścienia osadczego i małego śrubokrętu rozłożyć
- poszczególne części ściągnąć i zapisać kolejność demontażu
- wał główny i boczny wyciągnąć jako całość

15.2 SPRAWDZENIE I POMIARY

- sprawdzić, czy zaczep bębna krzywkowego, otwory, zęby kół i rowki w strefie zahartowań nie posiadają uszkodzeń. Przy uszkodzeniu koła zębatego wymieniać tylko w komplecie.

czy pierścień wewnętrzny łożyska jest właściwie umiejscowiony. Uszkodzone łożysko wymienić w zakładzie, lub w serwisie Suzuki.

- sprawdzić, czy koła zębate obracają się równomiernie
- sprawdzić, czy gniazdo pierścienia osadczego jest czyste
- sprawdzić, czy zębatki i sztyft widełek nie przesuwają się nadmiernie i czy nie są uszkodzone
- zmierzyć luz widełek we wpustach (rys. 167). Żądana wartość 0.10 - 0.30. Granica przesuwu 0.50 mm
- w przypadku luzu spoza tolerancji należy zmierzyć grubość widełek (rys. 168) i szerokość bieżni łożyska tocznego. Ewentualnie widełki, koło zębate lub obie części wymienić. Wartość pożądana bieżni łożyska nr 1 5.50 - 5.60 mm, nr 2 4.50 - 4.60 mm. Pożądana wartość grubości szczeliny widełek zmiany biegów nr 1 5.30 - 5.40 mm, 4.30 - 4.40 mm.

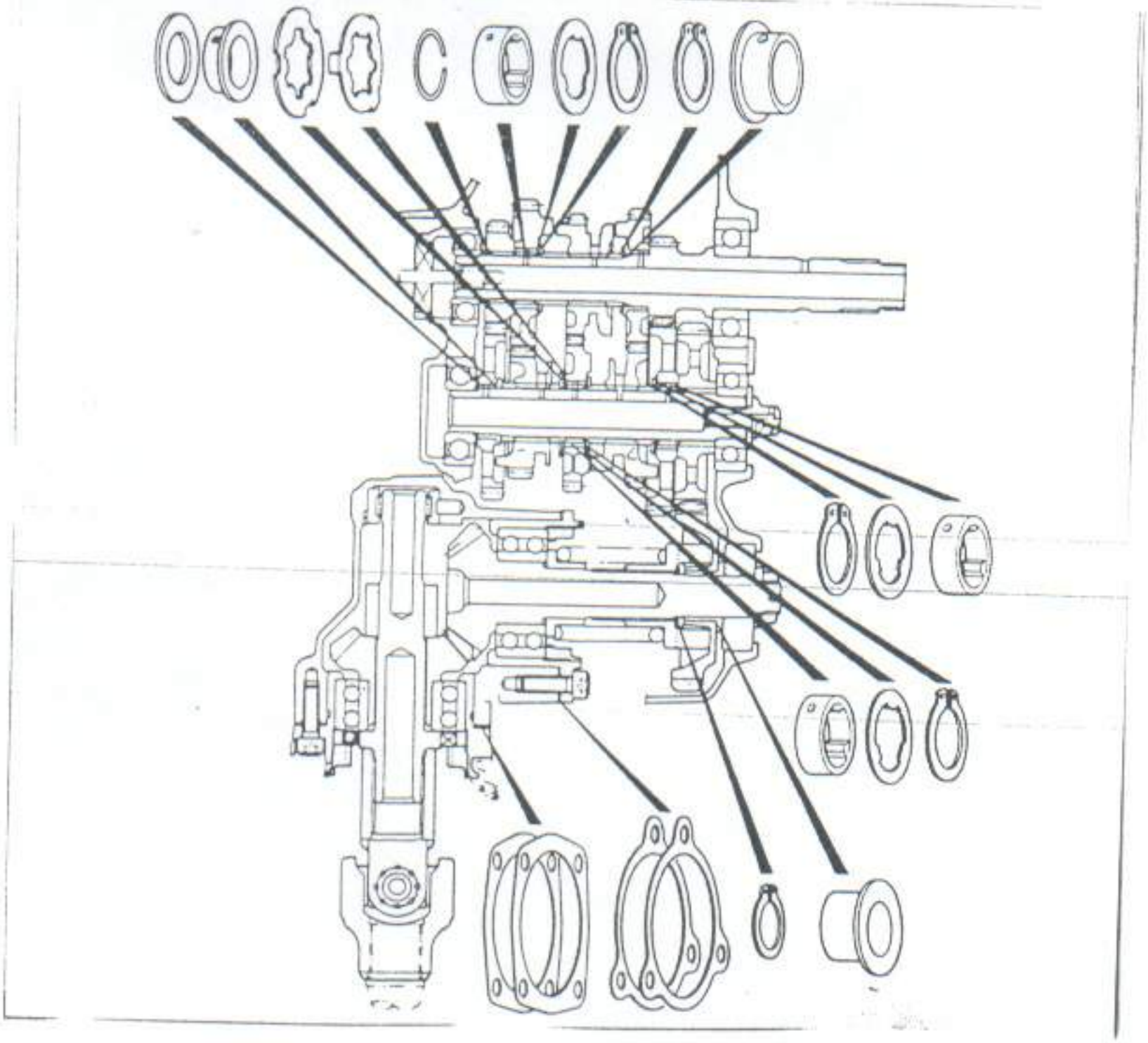


Bild 170
Einbaulage der Kleinteile

- obracać łożysko ręką. Łożysko musi obracać się lekko i bezszelestnie. Sprawdzić,

sprawdzić bęben krzywkowy pod względem uszkodzeń i nadmiernego przesuwu.
- szyny widełek sprawdzić na płycie do prostowania
- widełki muszą poruszać się na płycie bez zakłóceń

15.3 MONTAŻ

W przypadku demontażu zamontować koło zębate stożkowe rys. 157 (18 - 28N m).
- Zamontować wał główny i boczny (rys. 169)
- rozłożone części zamontować w odwrotnej kolejności do demontażu. Obficie nasmarować MoS_2 lub podobnym środkiem
- uważać na to aby pierścień osadczy sprężynujący swobodnie siedział w otworze
- ustawić spoiny pianowe na ramieniu nakładki dobiegowej. Pierścień osadczy sprężynujący osadzić tak, aby ostre kąty wskazywały przeciwnie do kierunku nacisku (rys. 170 - 171)
- po osadzeniu pierścienia otworzyć go trochę i przekręcić, żeby sprawdzić czy jest prawidłowo osadzony we wpuście
- nigdy nie stosować osłabionego pierścienia, bo będzie się łatwo obracał we wpuście
- panewki nałożyć tak, aby średnice pierścieni zbiegały się na jednej linii (rys. 172)
- nakładki tarczy nałożyć na wycinki tarczy zabezpieczającej (rys. 173)
- sprawdzić, czy koła zębate swobodnie poruszają się na wale
- wał główny i boczny włożyć razem do lewej połówki obudowy silnika
- bęben krzywkowy mechanizmu zmiany biegów wprowadzić do lewej połówki obudowy silnika
- widełki (natłuszczone MoS_2) nałożyć zgodnie z rys. 174. Przy tym kołki widełek ustawić do rowków bębna krzywkowego
- szyny włączania widełek przesunąć

Bild 171
Einbaulage der Seegerri
beachten

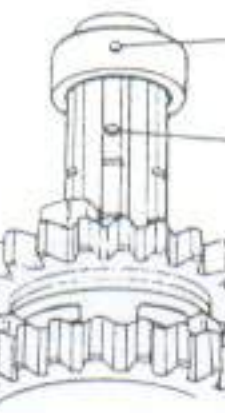


Bild 172
Ölbohrungen ausrichten

Bild 173
Hauptwelle verriegeln
1 Sicherungsscheibe Nr. 2
2 Sicherungsscheibe Nr. 1

Bild 174
Einbaulage der Schaltga

16. ZAWIESZENIE PRZEDNIE

16.1 DEMONTAŻ

Przed rozpoczęciem prac zatroszczyć się o stabilność VS 600/800 i za pomocą skrzynki, albo czegoś podobnego podeprzeć, aby motocykl nagle się nie przewrócił. Motocykla nie podpierać o filtr olejowy

KOŁO

- wał obrotomierza wyjąć po odkręceniu śrub zabezpieczających
- odkręcić małym śrubokrętem kapę chromowaną i śrubę zaciskającą osi. Oś przednią po zluzowaniu śruby zaciskającej wykręcić i zdjąć koło (rys.175). Uważać na pozostanie tulejki odległościowej po prawej stronie i ślimaka obrotomierza po lewej stronie
- zdjąć tarcze hamulcowe po zluzowaniu sześciu śrub mocujących
- ewentualnie przed demontażem łożyska sprawdzić ruch obrotowy
- wykręcić promieniowy pierścień uszczelniający

łożysko koła jak na rys. 176 stopniowo wyciągać. Łożyska nie ustawiać na skos.

HAMULEC | POMPA RĘCZNA

Zostało to już wprawdzie w rozdziale „Przegląd" wspomniane, ale tutaj powiemy jeszcze raz. Kto ma niewielkie pojęcie o funkcjonowaniu pojedynczych części hamulca nie powinien dotykać tych najważniejszych grup konstrukcyjnych i zlecić naprawę wyłącznie specjalistom. Hamulce w każdej chwili muszą być sprawne w 100%.

- klocki hamulcowe wymontować jak opisano w rozdziale 3.12
- w przypadku gdy hamulec musi zostać kompletnie rozmontowany śruby komory na tylnej ściance lekko zluzować zanim wymontujemy hamulec z widelca.
- wykręcić śruby mocujące hamulca i wyjąć hamulec
- hamulec oprzeć tak, aby nie wisiał na przewodzie hamulcowym. Nie przekręcić przewodu hamulcowego
- przygotować odpowiednie naczynie na płyn hamulcowy. Kilka kropli, które zawsze wyciekną mogą spowodować duże finansowe i zdrowotne szkody.
- wykręcić przewód hydrauliczny i pozwolić na dokładne wypłynięcie płynu
- raz rozmontowane pierścienie uszczelniające tłoka wyrzucić. Do montażu użyć nowych części.
- wykręcić dwie śruby mocujące z tylnej części hamulca i rozdzielić połówki obudowy. Ewentualnie uderzyć gumowym młotkiem
- połówki hamulca owinąć ścierką, aby tłoki wyłapać przy wydmuchiwaniu
- w połówki hamulca wtłaczać sprężone powietrze aby wycisnąć tłoki
- uszczelki przeciwkurzowe i pierścienie uszczelniające tłoka wcisnąć i wkręcić śrubokrętem, aby nie przeszkadzały
- przy demontażu pierścieni uszczelniających uważać na to aby powierzchnie gładkie tłoka nie zostały uszkodzone

Bild 175
Vorderachse ① und
Achsklemmschraube ②

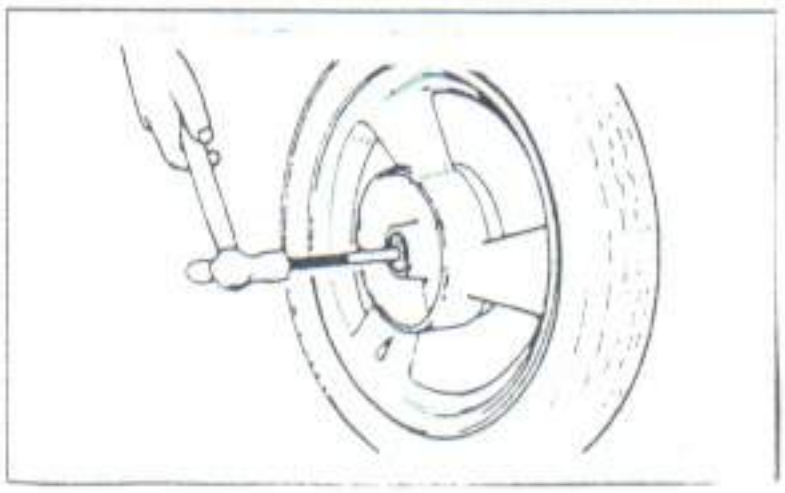


Bild 176
Lager austreiben

pojedyncze części umyć w czystym płynie hamulcowym. Nigdy nie używać benzyny

- przy rozkładaniu cylindra hamulca ręcznego obowiązują naturalnie te same środki ostrożności odnośnie płynu hamulcowego
- płyn hamulcowy spuścić
- pompę hamulcową po wykręceniu śrub mocujących zdjąć z kierownicy
- nakrętki i śruby dźwigni hamulca wykręcić i zdjąć dźwignię hamulca
- kapę przeciwkurzową wyciągnąć za pomocą cążków. Tłoki lekko wcisnąć i wyciągnąć pierścień osadczy sprężynujący. Za pomocą odpowiednich szczypcy (rys. 177) wyciągnąć tłok i sprężynę (rys. 178)

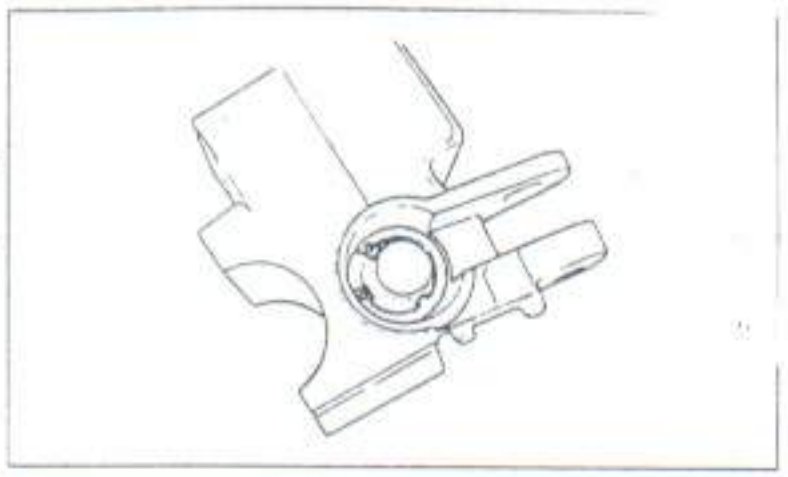


Bild 177
Seegerring ausfedern

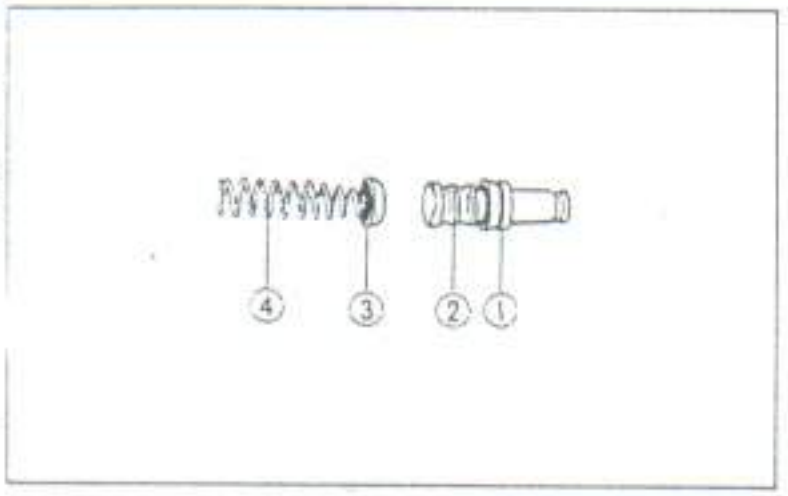


Bild 178
Pumpenkolbensatz
1 Sekundärdichtung
2 Kolben
3 Primärdichtung
4 Feder

WIDEŁKI TELESKOPOWE

- golenie celem wymiany oleju należy wymontować
- blachę ochronną wymontować
- zanim golenie zostaną wyciągnięte z półek górną śrubę przesuwę poluzować przy założonym zacisku
- śrubę mocującą kierunkowskazu wykręcić i wyjąć kierunkowskaz
- zaciski półek poluzować na górze i na dole i wyciągnąć golenie ku dołowi
- górną śrubę zamykającą goleń (rys. 179) wykręcić. Uwaga ! śruba znajduje się pod napięciem sprężyny.
- podstawić odpowiednie naczynie i olej przez pompę wyssać (rys. 180)
- golenie ustawić i pozwolić na skapanie resztek oleju

wykręcić widełkową śrubę zamykającą. W przypadku, gdy rura wydechowa zostanie również wykręcona drążek wydechowy za pomocą specjalnego narzędzia przytrzymać. W przypadku braku tego narzędzia sprężynę zamontować prowizorycznie z siedliskiem sprężyny i z częścią odległościową prowizorycznie zamontować, ażeby tłoki wydechowe uchronić przed skręcaniem się

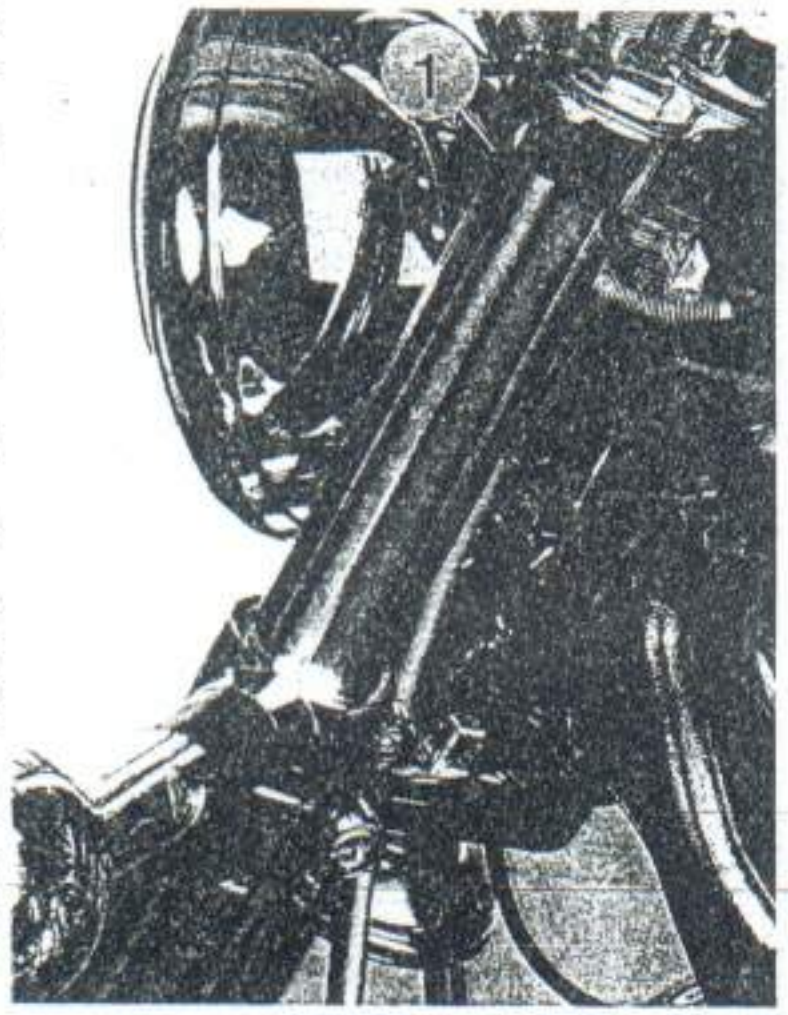
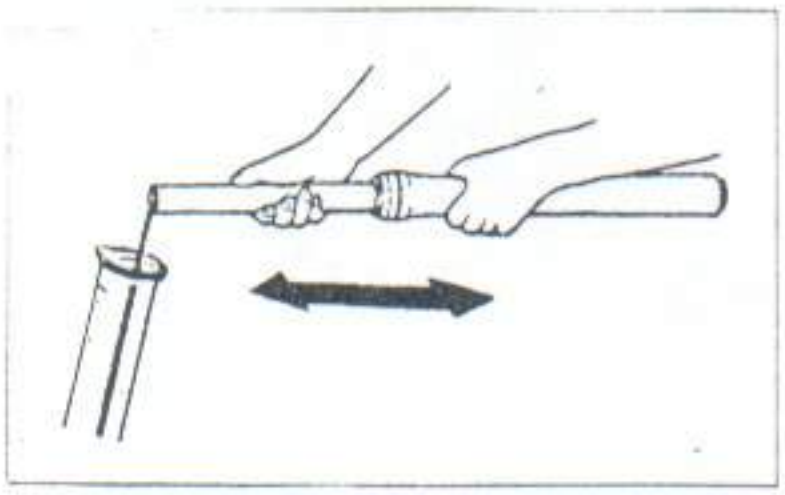
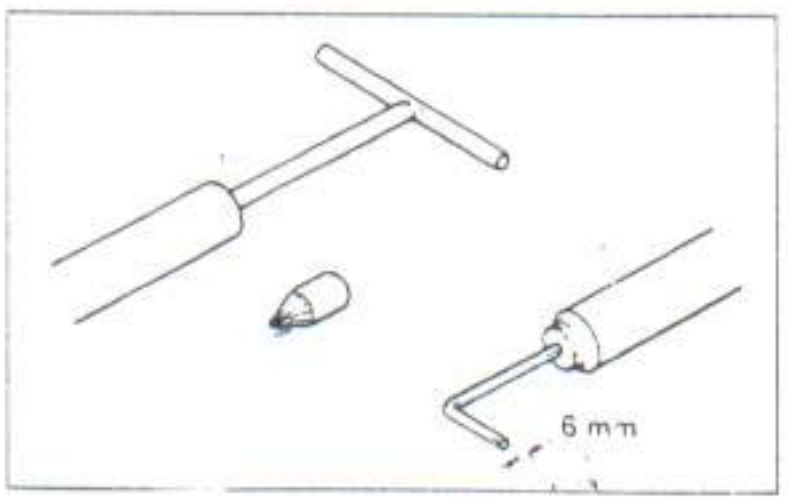


Bild 179
Obere Gabelverschluss-Schraube (1)





◄ Bild 180
Gabelöl auspumpen

Bild 181
Untere Gabelverschluss-Schraube und Spezialwerkzeug-Aufsatz zum Gegenhalten des Dämpferrohrs

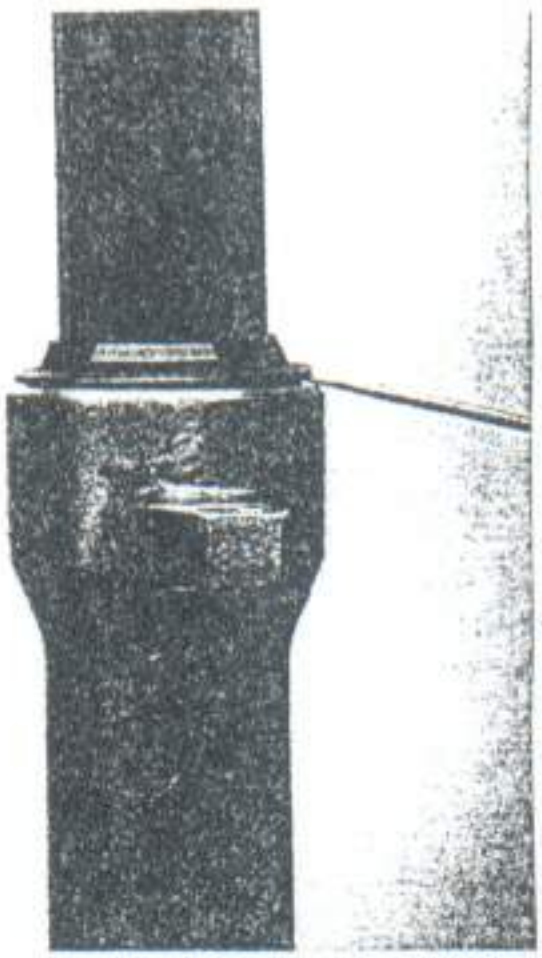


Bild 182
Staubkappe ausrecken

- Rurę nurkową zamontować w imadle z miękkimi okładzinami i rurę stabilizacyjną odpowiednio razem z pierścieniem uszczelniającym wału, pierścieniem siedziska i panewką rury nurkowej wyciągnąć (rys. 184)
- panewka rury nurkowej i stabilizacyjnej, jak również pierścień tłoka rury można bez trudu zdemontować, nie jest to jednak konieczne do badania wzrokowego

ŁOŻYSKO GŁÓWKI KIEROWNICY

- główny most widełek po wykręceniu przeciwnakrętki kierownicy zdjąć (rys. 44)
- nakrętkę wlotu (2) rys. 44 wykręcić i dolną półkę widełek wyciągnąć do dołu
- wyjąć siedzibę łożyskową ku górze
- miski łożyska ku górze i ku dołowi wybijać na krzyż. Nie należy miski wybijać ukośnie (rys. 185)
- dolny pierścień bieżny wybić za pomocą młotka (rys. 186)

Bild 183
Sicherungsring ausrecken

16.2 SPRAWDZANIE I POMIARY

KOŁO

- oś koła ustawić na bloku pryzmatowym i sprawdzić bicie osiowe. Należy pamiętać, że faktyczne bicie jest o połowę mniejsze od mierzonego. Granica zużycia 0.25mm
- koła zamontować na stojakach centrujących, sprawdzić za pomocą miernika bicie boczne i pionowe (granica przesuwu 2.0 mm rys. 188). Ewentualnie koła wycentrować.
- na stojaku centrującym również wyważyć koła
- po każdej zmianie opony sprawdzać wyważenie koła. Opona musi być tak zamontowana, aby oznaka wyrównawcza - punkt barwny na oponie był dokładnie na wysokości zaworu. Na przedniej feldze nie umieszczać więcej niż 60 gram ciężaru wyrównoważającego.

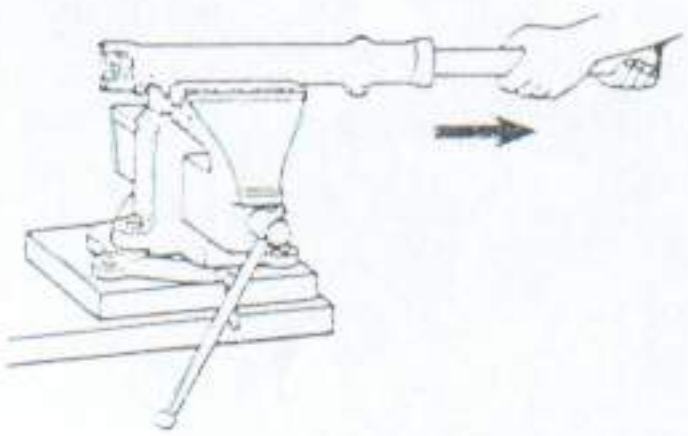


Bild 184
Standrohr ausziehen

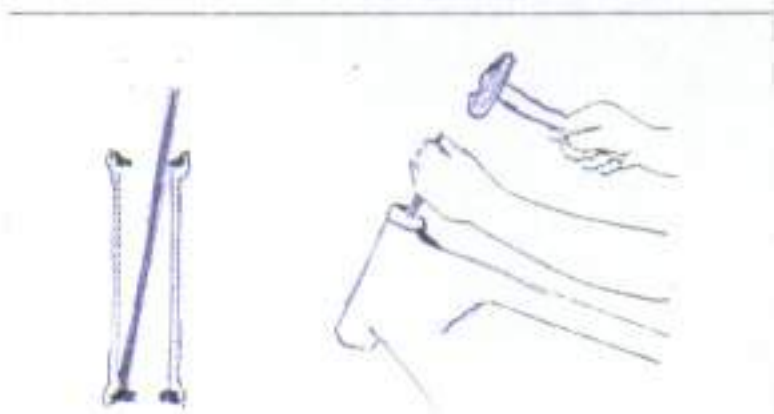
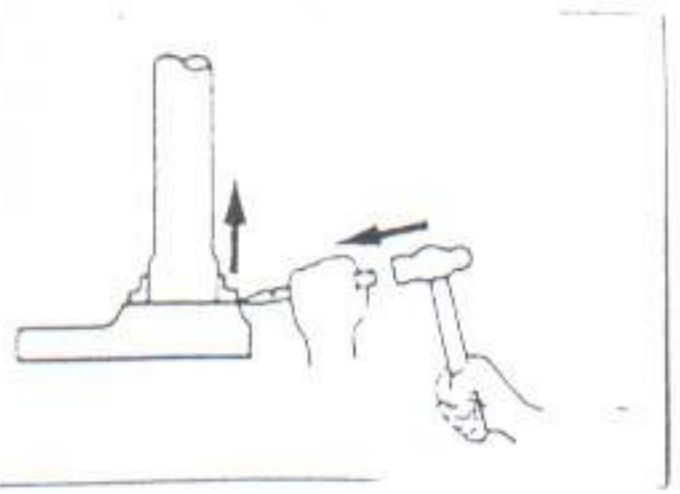


Bild 185
Lager austreiben

Bild 186 ►
Lagerschale von unterer Gabelbrücke austreiben



- uszczelkę antykurzową i ogranicznik ruchu pierścienia sprężynowego wykręcić (rys. 182, 183)

- sprawdzić palcem, czy wewnętrzny pierścień łożyska obraca się bez problemów i bezszelestnie. Zewnętrzny pierścień musi być osadzony w piaście

WIDEŁKI TELESKOPOWE I ŁOŻYSKO GŁOWKI KIEROWNICY

- widełkową rurę nasadową sprawdzić w bloku pryzmatycznym, czy nie posiada bicia (granica 0.2 mm). Należy pamiętać, że żeczywiste bicie odpowiada połowie zmierzonej wartości
- zmierzyć nie napiętą sprężynę widełek (granica zużycia 348.3mm)
- części konstrukcyjne sprawdzić pod kątem uszkodzeń np. zadrapań, nierównomiernego przesuwu. Panewki ślizgowe muszą zostać wymienione jeżeli osłona teflonowa jest tak zużyta, że powierzchnia miedziana zajmuje więcej niż 3/4 łącznej powierzchni. Uszczelkę tłoka wydechowego??? wymienić przy silnym zużyciu.
- pierścień łożyska główki kierownicy wymienić, jeżeli jest uszkodzona, wykazuje wgniecenia.

MECHANIZM HAMUJĄCY

- zabrudzone klocki hamulcowe redukują efekt hamowania i dlatego należy je wymienić
- klocki hamulcowe wymienić gdy zostanie przekroczona granica zużycia
- zatłuszczone tarcze hamulcowe wyczyścić wysokogatunkowym środkiem odtłuszczającym
- grubość tarcz hamulcowych zmierzyć mikrometrem (rys. 189). Granica zużycia 4.5 mm
- sprawdzić czy tarcze hamulcowe nie są krzywe (rys. 190). Granica zużycia 0.3 mm
- cylinder tarczy hamulca, pompy ręcznej i tłoka nie powinny wykazywać żadnych zagłębień, ani zarysowań
- granice zużycia dla tłoków i cylindrów - dane techniczne na str. 103

16.3 MONTAŻ

ŁOŻYSKO GŁOWKI KIEROWNICY

- dolny pierścień wewnątrzbieżny łącznie z nową uszczelką przeciwkurzową nałożyć na rurę kierownicy z dopasowaną rurką (rys. 191)
- podgrzanie pierścienia bieżnego do ok. 100°C ułatwia przesunięcie (odnosi się tylko do wyżej wymienionego pierścienia bieżnego)

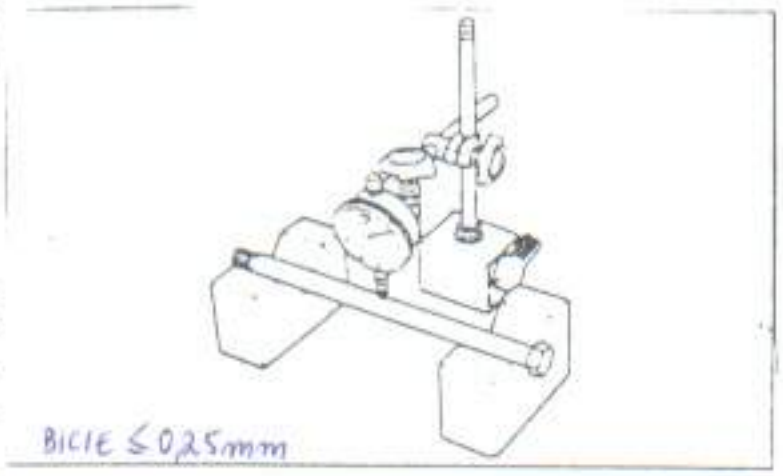


Bild 187
Achsschlag messen

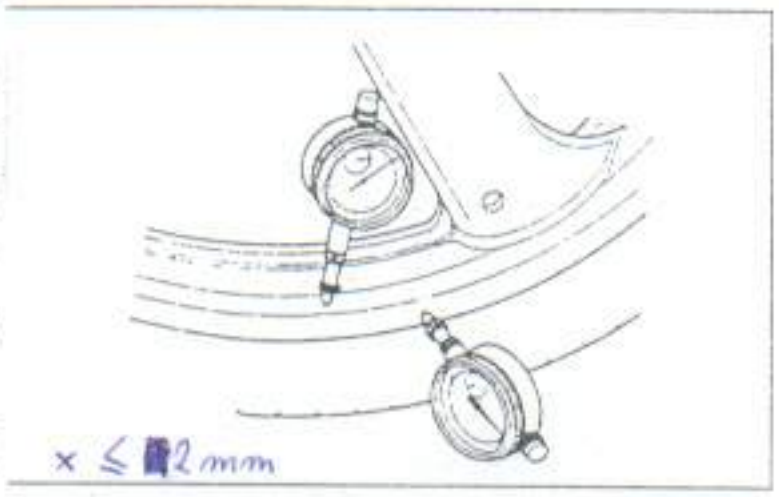


Bild 188
Seiten- und Höhenschlag messen

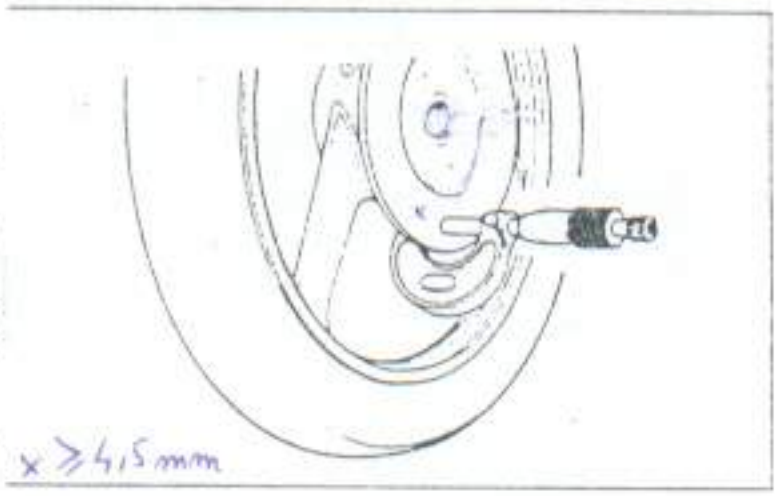


Bild 189
Scheibendicke messen

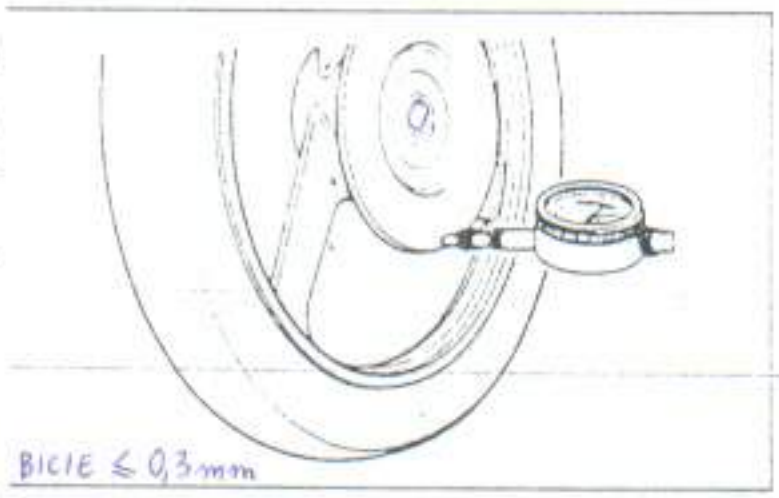


Bild 190
Scheibenschlag messen

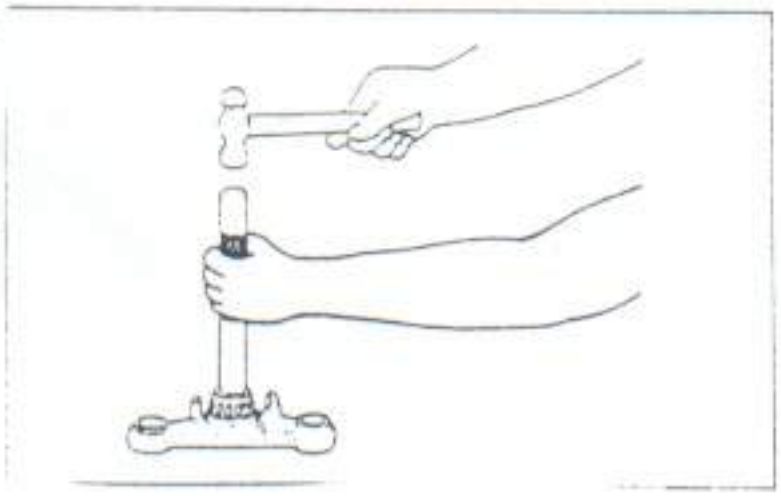


Bild 191
Lager eintreiben

- pierścień łożyska bieżnego dolnego i górnego nasadzić na rurę główki rozrządu???, lepiej z wałem gwintowym i pasująca podkładką prowadzić na miejsce
- dolny most widełek (rys. 193) z natłuszczoną miską łożyska z dołu wprowadzić do kierownicy.
- górną siedzibę bieżną łożyska natłuszczoną umiejscowić i nasadzić pokrywę chroniącą od kurzu
- łożyskową nakrętkę nastawną przykręcić (45 Nm). Ażeby łożysko się osadziło, rękojeść 4-5 razy od oporu do oporu pouderzać. Nakrętkę otworu zluzować i znowu przykręcić. Kierownica musi się obracać bez luzów i oporów

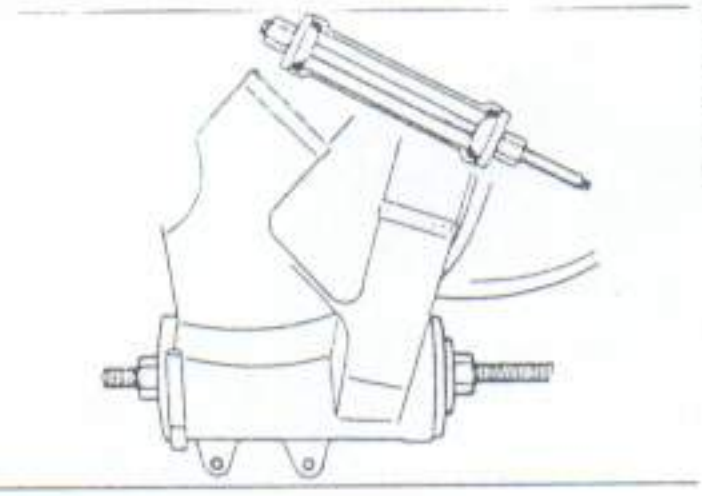


Bild 192
Lager einziehen

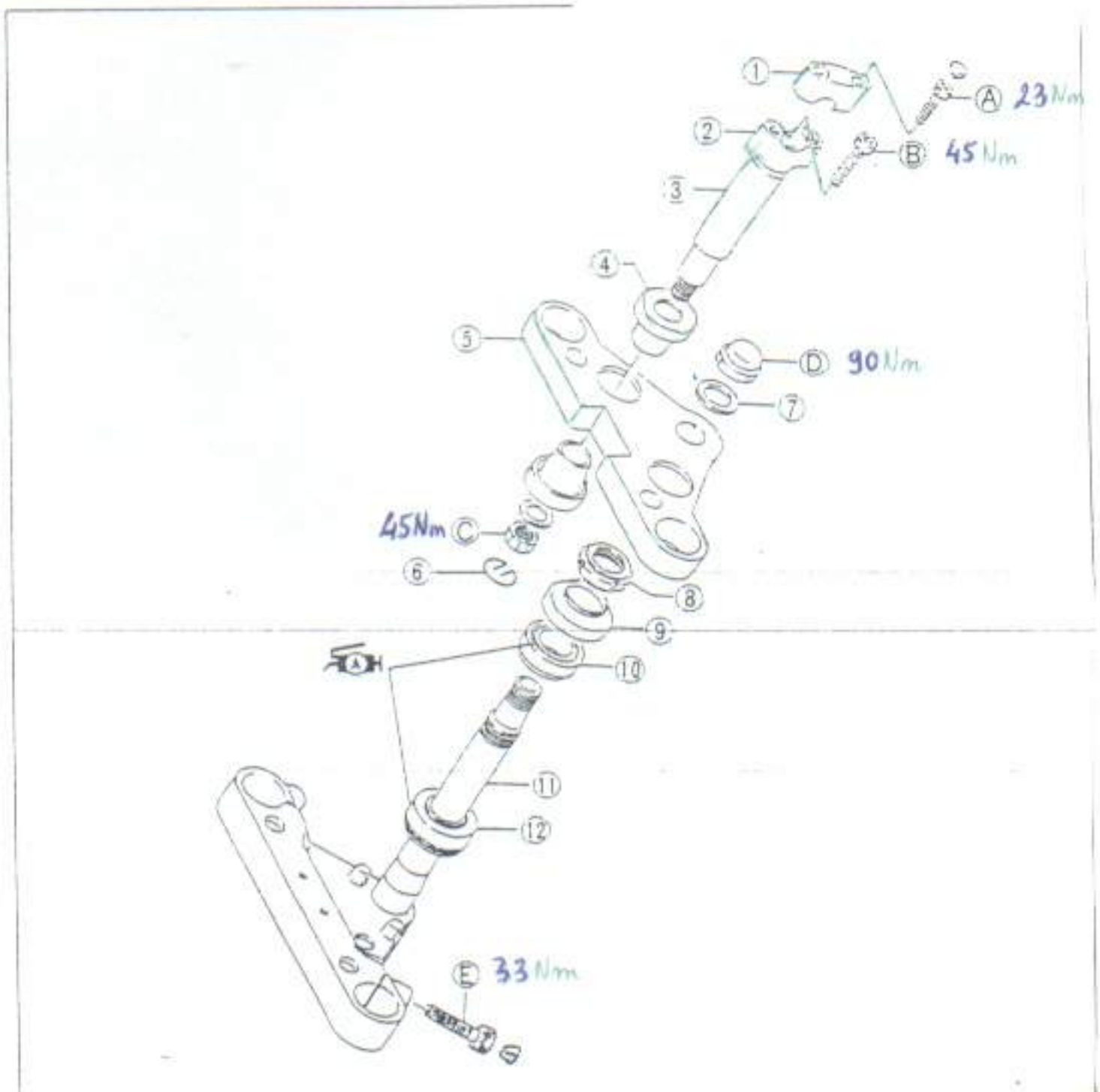


Bild 193
Lenkkopflager
1 Lenkerklemmbock
2 Lenkerklemmbock unten
3 Lenkerkonsole
4 Dämpfer
5 Obere Gabelbrücke
6 Sicherungsring
7 Unterlegscheibe
8 Nutmutter
9 Staubdichtring
10 Oberes Lenkkopflager
11 Lenkschaftrohr mit unterer Gabelbrücke
12 Unteres Lenkkopflager
A Lenkerklemmschraube (23 Nm)
B Klemmbock-Befestigungsschraube (45 Nm)
C Lenkerkonsolenmutter (45 Nm)
D Einstell-Gegenmutter (90 Nm)
E Klemmschraube (33 Nm)

- widełkowa rura nasadowa i górny most widełkowy łącznie z nakrętką wlotową prowizorycznie zmontować, przy czym nie mogą przeszkadzać ani linki, ani kable.
- wmontować przeciwnakładkę

WIDEŁKI TELESKOPOWE

- pojedyncze części widełek rys. 194, w szczególności wały i pierścienie przeciwkurzowe nawilżyć czystym olejem do widełek
- panewkę rury nasadowej przesunąć ręcznie na rurę, nie porysować powierzchni ślizgowej!!!
- nylonowy pierścień tłoka (nowa część) nanieść ręcznie na tłok wydechu i razem ze sprężyną naciskową od góry przez tę rurę przesunąć. Element olejoszczelny na koniec tłoka wydechowego nasadzić i tę rurę na rurę nurkową nasunąć.

dalsze śruby zamknięcia widełek zaopatrzone w środek zabezpieczający przykręcić razem z miedzianym pierścieniem uszczelniającym (20 Nm)

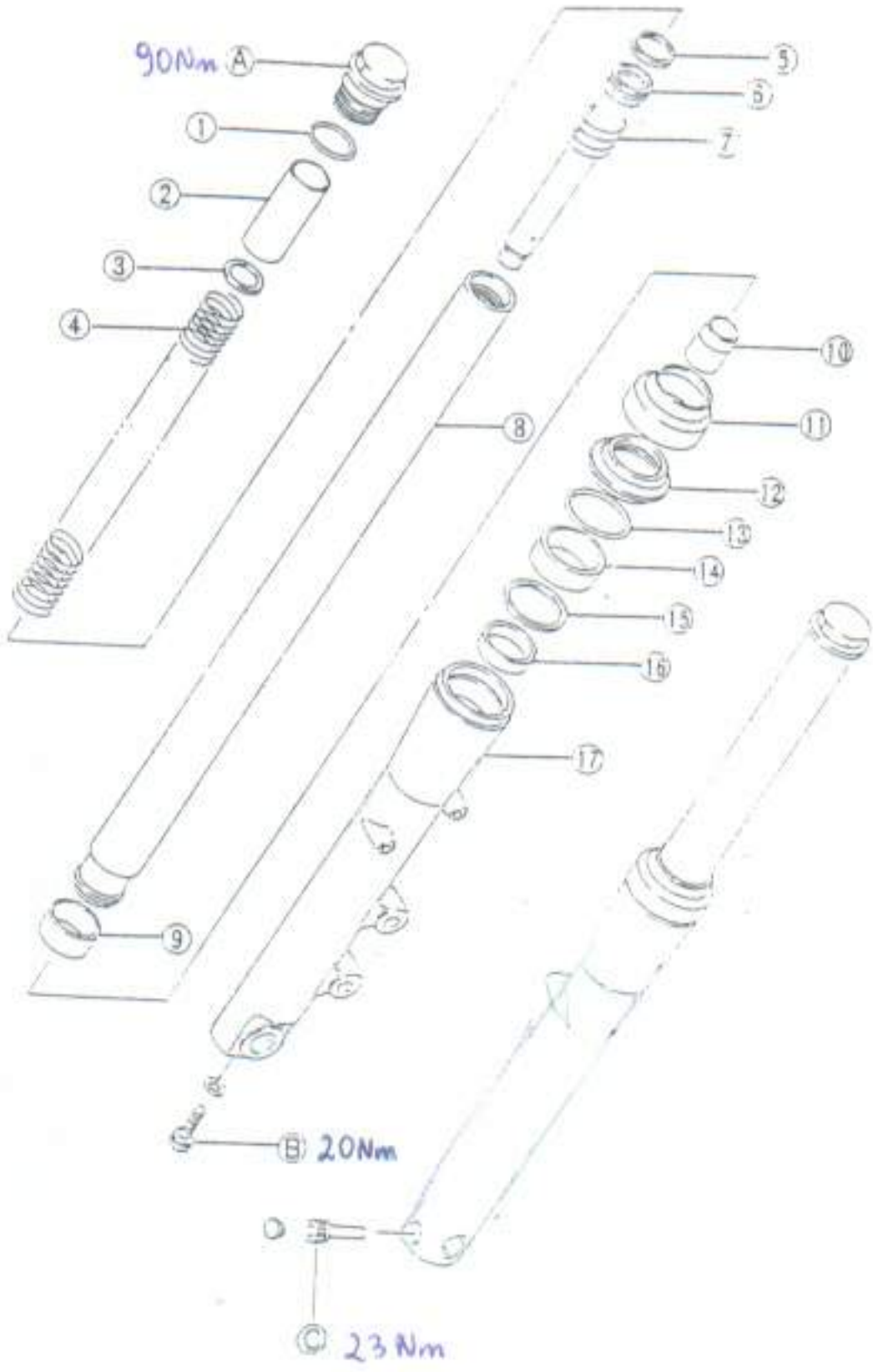


Bild 194
Teleskopgabel
1 O-Ring
2 Distanzbuchse
3 Federsitz
4 Dämpferfeder
5 Kolbenring
6 Dämpferrohr
7 Rückprallfeder
8 Standrohr
9 Standrohrbuchse
10 Öldichtstück
11 Chromkappe
12 Staubschutzdichtung
13 Anschlagfeder
14 Wellendichtring
15 Sicherungsfeder
16 Tauchrohrbuchse
17 Tauchrohr
A Obere Gabelverschluss-Schrau
(90 Nm)
B Untere Gabelverschluss-Schraube (20 Nm)
C Klemmschraube (23 Nm)

- tulejkę ślizgową rury (6) rys. 194 z pierścieniem osadczym za pomocą długiego bolca włożyć w rurkę nurkową stopniowo wpychać na krzyż (rys. 195)
- przytwierdzić uszczelkę walca nawilżoną olejem teleskopowym zgodnie z obrazkiem w górę, albo pasującym zakończeniem rury, albo stopniowo na krzyż długim kolcem
- uszczelkę uderzeniową osadzić w otworze rury ślizgowej; uważać na to, aby swobodnie leżała w swoim otworze. Nasadzić uszczelkę antykurzową, później kapę chromowaną
- rurę nasadową przesunąć, aż do oporu w róże ślizgowej i wypełnić 418 cm^3 oleju amortyzatorowego na każdy goleń
- nóżkę widełkową i stojak wydechowy kilka razy napompować i odpompować, aby odpowietrzyć wydech. Widełki nasunąć na siebie i zmierzyć poziom oleju. Poziom oleju musi być identyczny w obu goleniach.

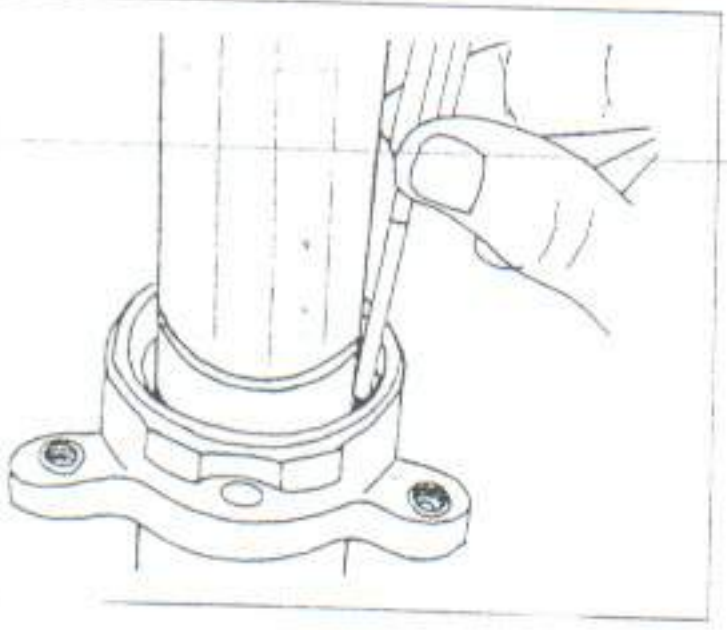


Bild 195
Tauchrohrbuchse eintreiben

- standard stanu oleju - 118 mm
- sprężyny widełek z ciasno zwiniętymi końcami wskazującymi ku górze wprowadzić do tej rury. Dalej przychodzi sprężyna siedziska i odcinek dystansujący
- górne śruby zamykające widełki wkręcić z naolejonymi uszczelkami
- nie przekręcić gwintu: 90 Nm!
- rury przy jednoczesnym przykręcaniu przesunąć przez most widełek
- krawędź dolna zamknięcia tej rury musi ściśle przylegać do górnej krawędzi górnego mostka widełek. Dolne śruby zaciskowe widełek przykręcić (23 Nm)

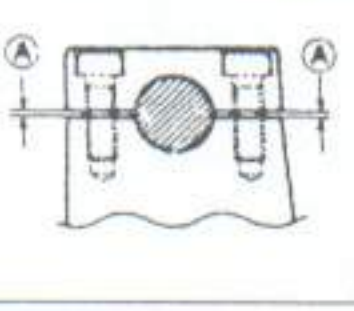


Bild 196
Klemmspalt A gleichgross einstellen

- założyć kierownicę i siedzisko gumowe. Przykręcić nakrętki mocujące.
- kierownicę z oznaczeniem punktowym skierować na szczelinę ze szparą zaciskową. Szczelina zaciskowa musi być z tyłu i z przodu identyczna
- zamocować kierunkowskazy i przykręcić śruby mocujące

KOŁO (rys. 197)

- w żadnym przypadku raz wymontowanego łożyska koła nie używać po raz drugi
- podgrzać piastę do ok. 100°C, ułatwi to włożenie łożyska (łożysko „wskoczy" prawie samo go gniazda). Przed podgrzewaniem piasty zdemontować tarczę hamulca

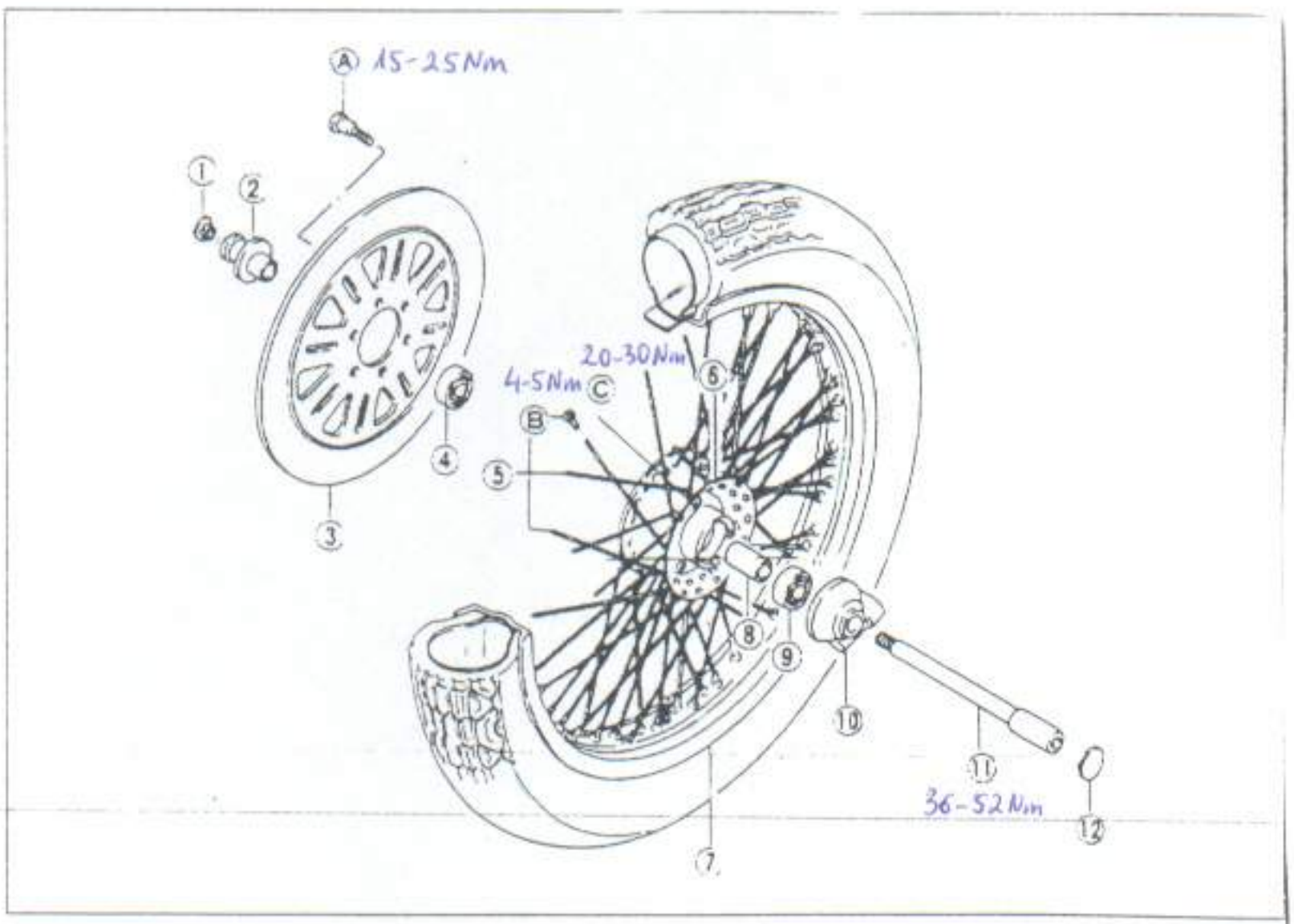


Bild 197
Vorderrad
1 Chromkappe
2 Distanzstück rechts
3 Bremsscheibe
4 Lager rechts
5 Speichensatz
6 Nabe
7 Felge
8 Distanzstück
9 Lager links
10 Tachoschnecke
11 Vorderachse (36 – 52 Nm)
12 Abdeckkappe
A 15 – 25 Nm
B 4 – 5 Nm
C 20 – 30 Nm

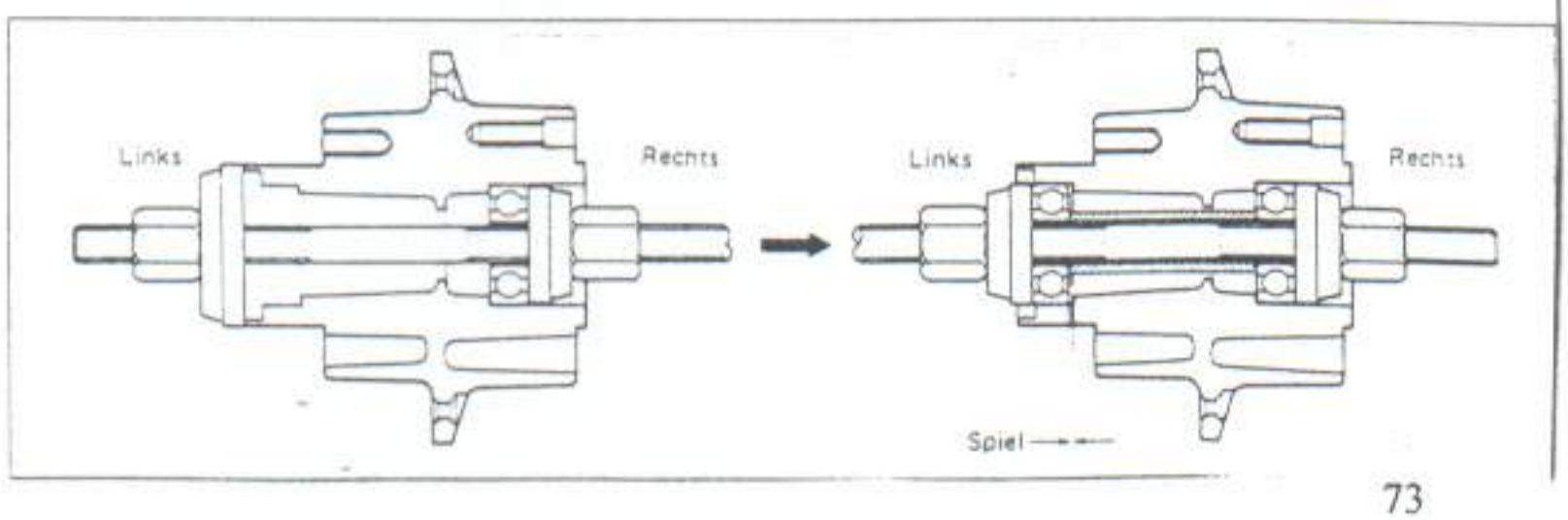


Bild 198
Lager einziehen

- pustą przestrzeń prawego łożyska wypełnić smarem i osadzić łożysko w piaście tak, aby pogrubiona strona znajdowała się na zewnątrz
- przy wkładaniu uważać na to, aby łożysko nie skrzywiło się i aby było doskonale osadzone
- łożysko nasadzić tylko na zewnętrzny pierścień
- włożyć tulejkę odległościową do piasty koła i włożyć tak lewe łożysko (pogrubiona strona na zewnątrz) aby łożysko opierało się na części odległościowej
- uważać na położenie tulejek dystansowych w jednej linii, ewentualnie przesunąć ramiona
- śruby mocujące tarczy hamulcowej przykręcić z płynnym zabezpieczeniem śrub z siłą 23 Nm. Tarczę wyczyścić wysokiej jakości środkiem odtłuszczającym
- natłuszczone uszczelki nasadzić jak łożyska
- osadzić w piaście prawą część dystansującą i ślimak tachometru (ustawiając szczypce na szparę piasty). Tak przygotowane koło włożyć pomiędzy golenie i przełożyć oś koła
- oś przykręcać z siłą 44 Nm i części przednie kilka razy uderzyć o siebie (nie hamować hamulcem, tylko oprzeć o mur. Potem przytwierdzić zaciski osi.

TARCZA HAMULCOWA I POMPA RĘCZNA

- części z tworzyw sztucznych mechanizmu hamującego nie czyścić za pomocą benzyny i tym podobnych środków
- przed złożeniem wszystkich części systemu hydraulicznego oczyścić je i zwilżyć czystym płynem hamulcowym
- jeśli uszczelki tłoka i uszczelki przeciwkurzowe były wymontowywane to zasadniczo zastępuje się je nowymi
- uszczelki przed założeniem zwilżyć płynem
- tłoki zamontować tak, żeby otwarta strona była skierowana na okładzinę hamulcową
- tłoczki ostrożnie, tak daleko jak to możliwe wcisnąć w tarczę hamulcową??? (czystym, wolnym od tłuszczu narzędziem)
- uszczelkę (2) rys 199 nałożyć i komory połączyć. Śruby dociągnąć z siłą 15 - 20 Nm
- okładziny nałożyć w sposób opisany w rozdziale o konserwacji
- tarcze hamulca nasadzić i zamocować na widełkach rury nurkowej
- przygotowany dozownik siedziby cylindra ??? wmontować do cylindra hamulcowego. Uważać przy tym, aby krawędzie pierścienia samouszczelniającego nie zostały odwrócone. Sprężyny tak osadzić, aby szerszy koniec był skierowany do wewnątrz (rys. 200, 201)

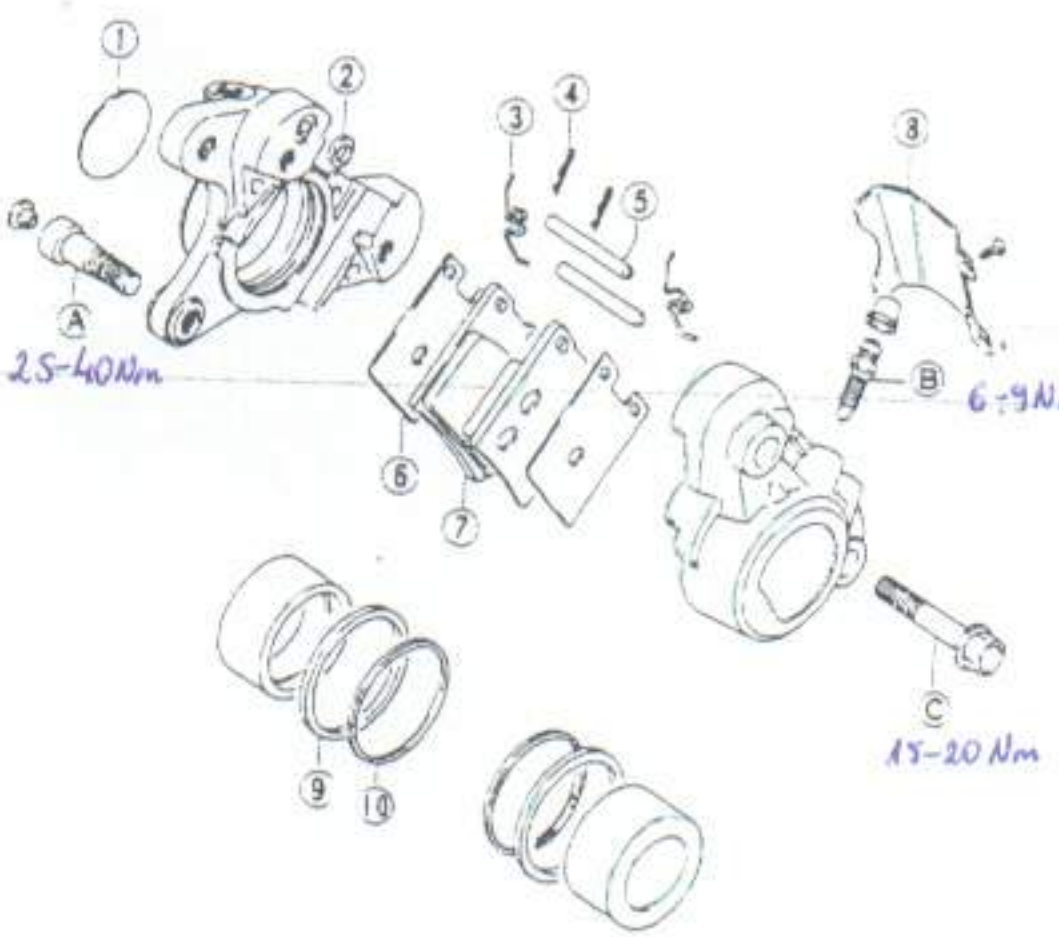


Bild 199
Vorderrad-Bremssattel
1 Kappe
2 O-Ring
3 Feder
4 Klammer
5 Belagstift
6 Zwischenblech
7 Bremsklotz
8 Deckel
9 Kolbendichtung
10 Staubschutzmanschette
A 25 – 40 Nm
B 6 – 9 Nm
C 15 – 20 Nm

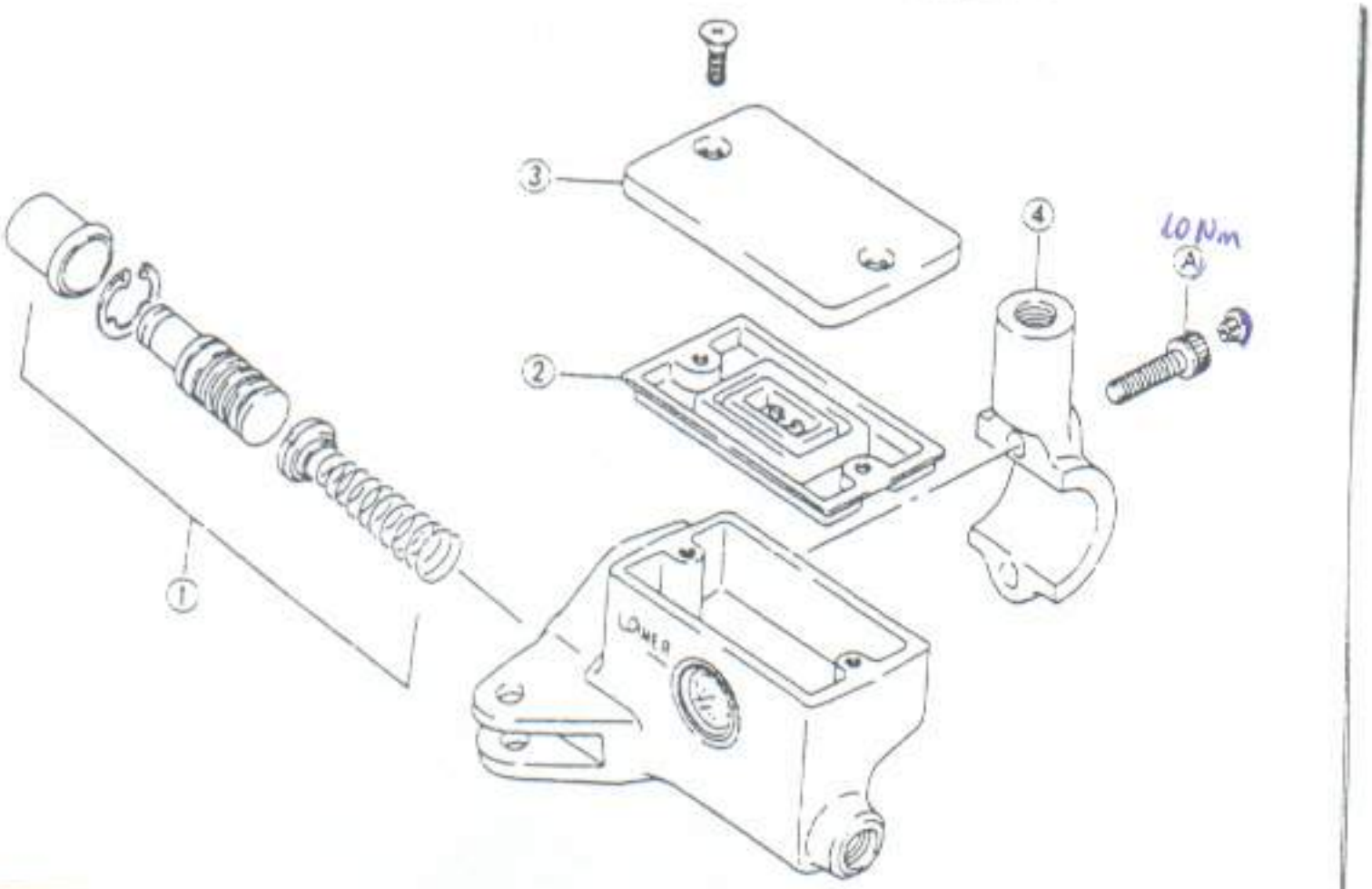


Bild 200
Bremshandpumpe
1 Kolbensatz
2 Membran
3 Deckel
4 Halter
A 10 Nm

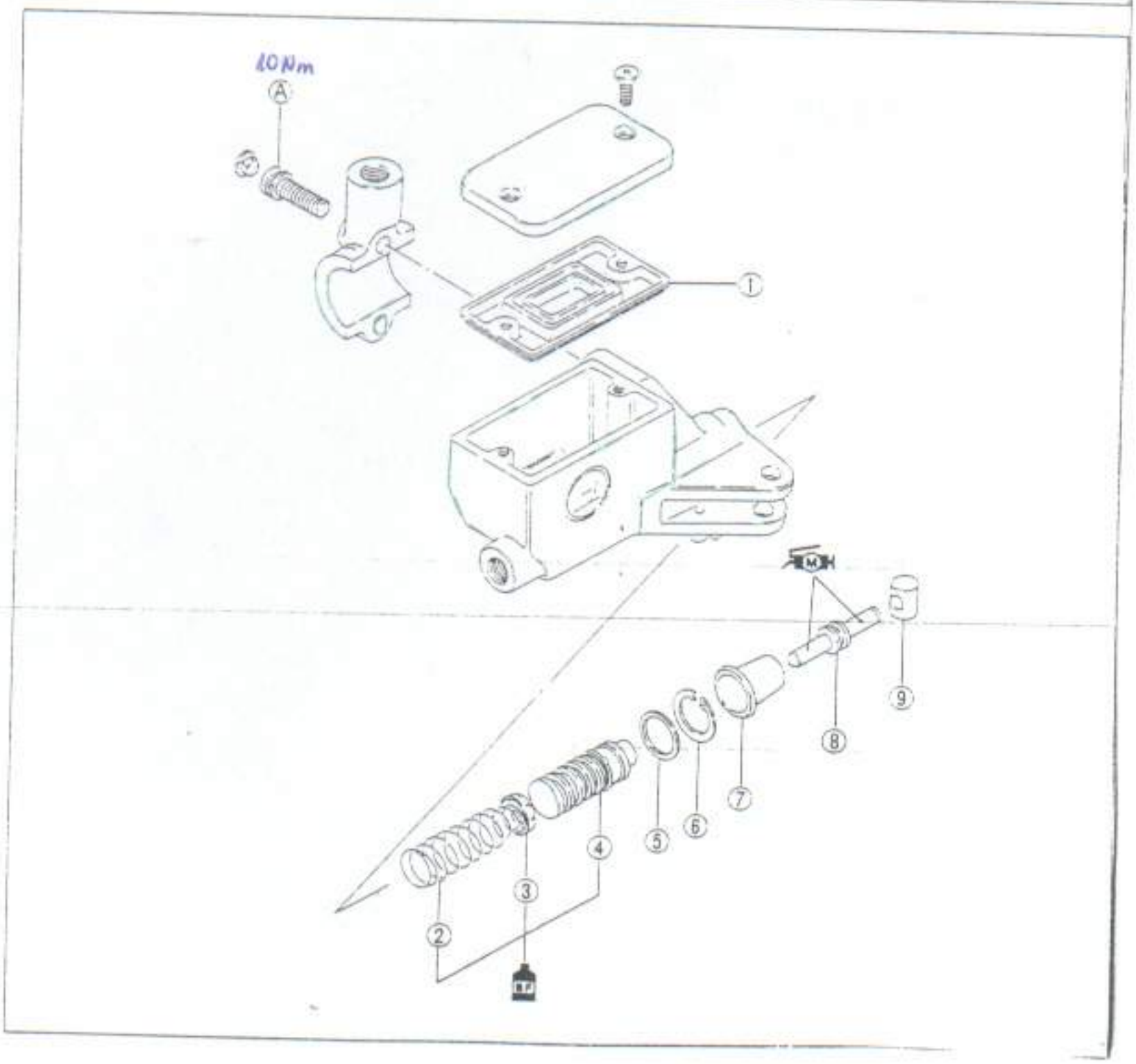


Bild 201
Kupplungshandpumpe
1 Membran
2 Feder
3 Manschette
4 Kolben
5 Unterlegscheibe
6 Sprengring
7 Staubkappe
8 Stössel
9 Stösselführung
A 10 Nm
BF Bremsflüssigkeit
M Molybdänfett

- tłoki wdusić i uszczelkę osadzić przy pomocy odpowiednich szczypcy. Kapę przeciwkurzową nasadzić.
- dozownik cylindra (hamulca / sprzęgła)umieścić przy kierownicy. Szczelinę zacieśniającą ustawić na oznaczenie punktowe na kierownicy (rys. 202). Najpierw górne śruby mocujące całkiem przymocować, potem dolne (10 Nm)
- przymocować dźwignię hamulca i wyłącznik światła hamulcowego
- połączenie węża hamulcowego podłączyć za pomocą dwóch nowych tarcz uszczelniających na każde połączenie (23 Nm)
- system hydrauliczny napełnić i odpowietrzyć - rozdział 3.12

Bild 202
Klemmspalt auf Markierung ausrichten

17. CZĘŚCI TYLNE

17.1 DEMONTAŻ

- motor wesprzeć na skrzynce albo czymś innym stabilnym
- krzywak I wydech zdjąć z obu stron
- zdjąć osłonę linki hamulcowej i regulatora światła stopu
- zdjąć tylni wyłącznik światła stopu i zamocowanie linki hamulcowej
- zdjąć zamocowanie podnóżka z ramy, wyciągnąć zawleczki z zewnętrznych śrub mocujących i wykręcić osiem śrub mocujących
- przednie śruby mocujące twornika??? hamulcowego wykręcić i prowadnicę linki hamulcowej odłączyć
- wykręcić tylne śruby mocujące twornika hamulcowego i regulatora ruchu pedału
- zdjąć klapę pokrywającą nakrętki osi koła i wykręcić nakrętkę
- wyciągnąć tylną oś i koło
- w przypadku jeśli stopka mechanizmu napędzającego jest uszkodzona blaszki zabezpieczające odgiąć i śruby mocujące stopki wykręcić (rys. 203). Stopkę wyciągnąć

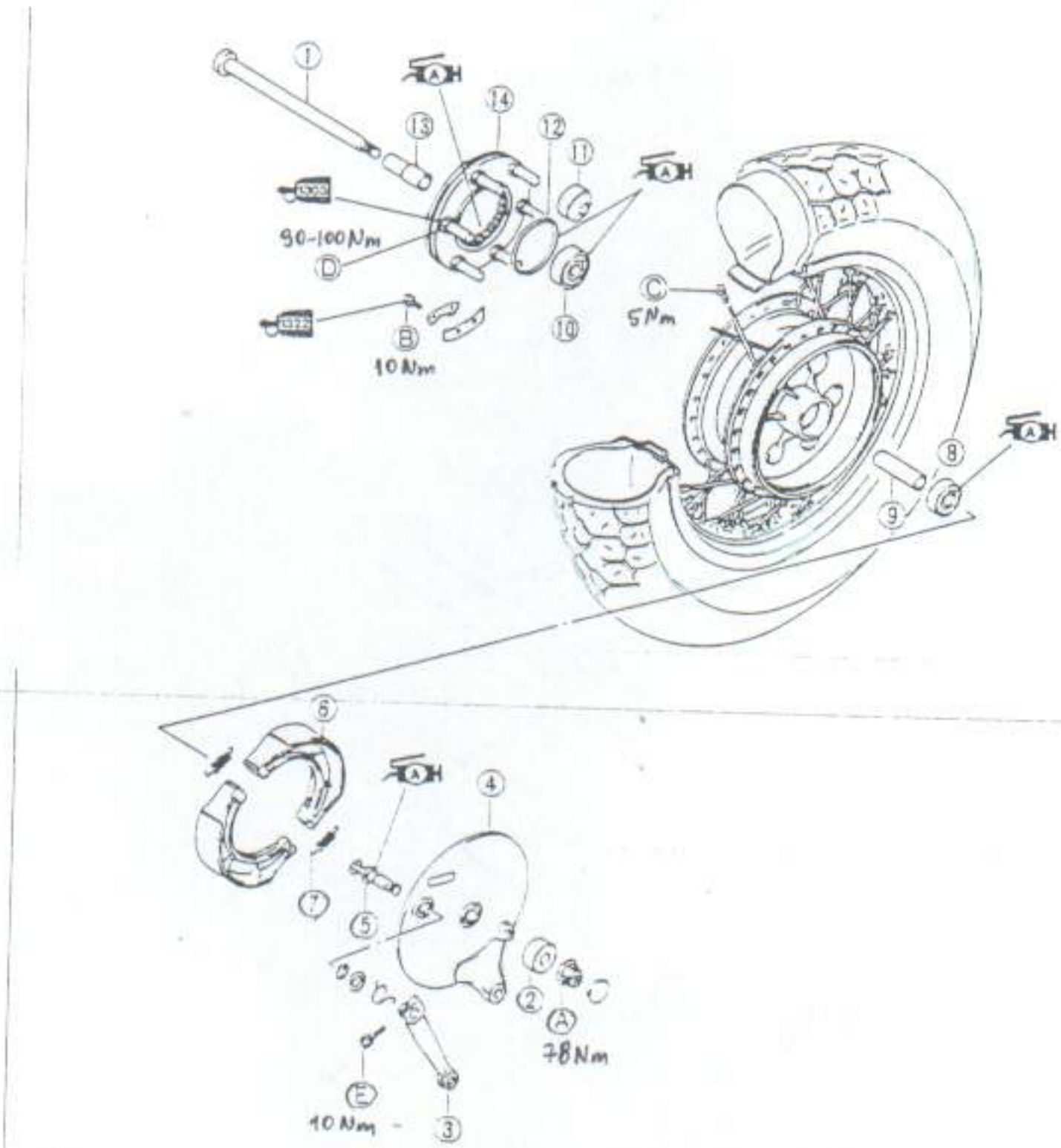


Bild 203
Hinterrad
1 Achswelle
2 Distanzbuchse
3 Bremsnockenhebel
4 Bremsankerplatte
5 Bremsnocken
6 Bremsbacken
7 Rückzugsfeder
8 Rechtes Lager
9 Distanzbuchse
10 Linkes Lager
11 Dämpfer
12 O-Ring
13 Distanzbuchse
14 Abtriebsflansch
A 78 Nm
B 10 Nm
C 5 Nm
D 90 – 100 Nm
E 10 Nm

HAMULCE

- wyjąć dźwignię krzywki stycznej hamulca (3), sprężynę, podkładkę i uszczelkę
- wyjąć szczęki hamulcowe i sprężynę płyty twornika hamulcowego
- szczęki hamulcowe przed demontażem oznaczyć, aby zagwarantować odpowiedni montaż

AMORTYZATOR TELESKOPOWY

- Amortyzator wyjąć po poluzowaniu śrub mocujących Ai B rys. 204

WAHACZ

- wyjąć kadłub przekładni kątowej po odkręceniu trzech nakrętek (20) rys. 205
- linkę napinającą pierścień uszczelniający przegubu poluzować i przesunąć do przodu pierścień samouszczelniający
- zdjąć pokrywę i wyjąć przegub
- prawą pokrywę osi wahliwej wykręcić i zdjąć nakrętkę osi

17.2 SPRAWDZENIE I POMIARY

- zmierzyć wewnętrzną średnicę bębna hamulcowego. Granica zużycia 180.7 mm
- zmierzyć stan okładzin. Granica zużycia 1.5 mm
- szczęki hamulcowe można wymieniać tylko w siedzisku
- sprawdzić czy płyta twornika hamulcowego i krzywka nie są zużyte i uszkodzone
- bicie osi wahacza zmierzyć miernikiem. Granica zużycia 0.30 mm
- łożyska koła i wahacza muszą poruszać się równomiernie i bezszelestnie
- sprawdzić czy uszczelka drążka tłumika jest szczelna

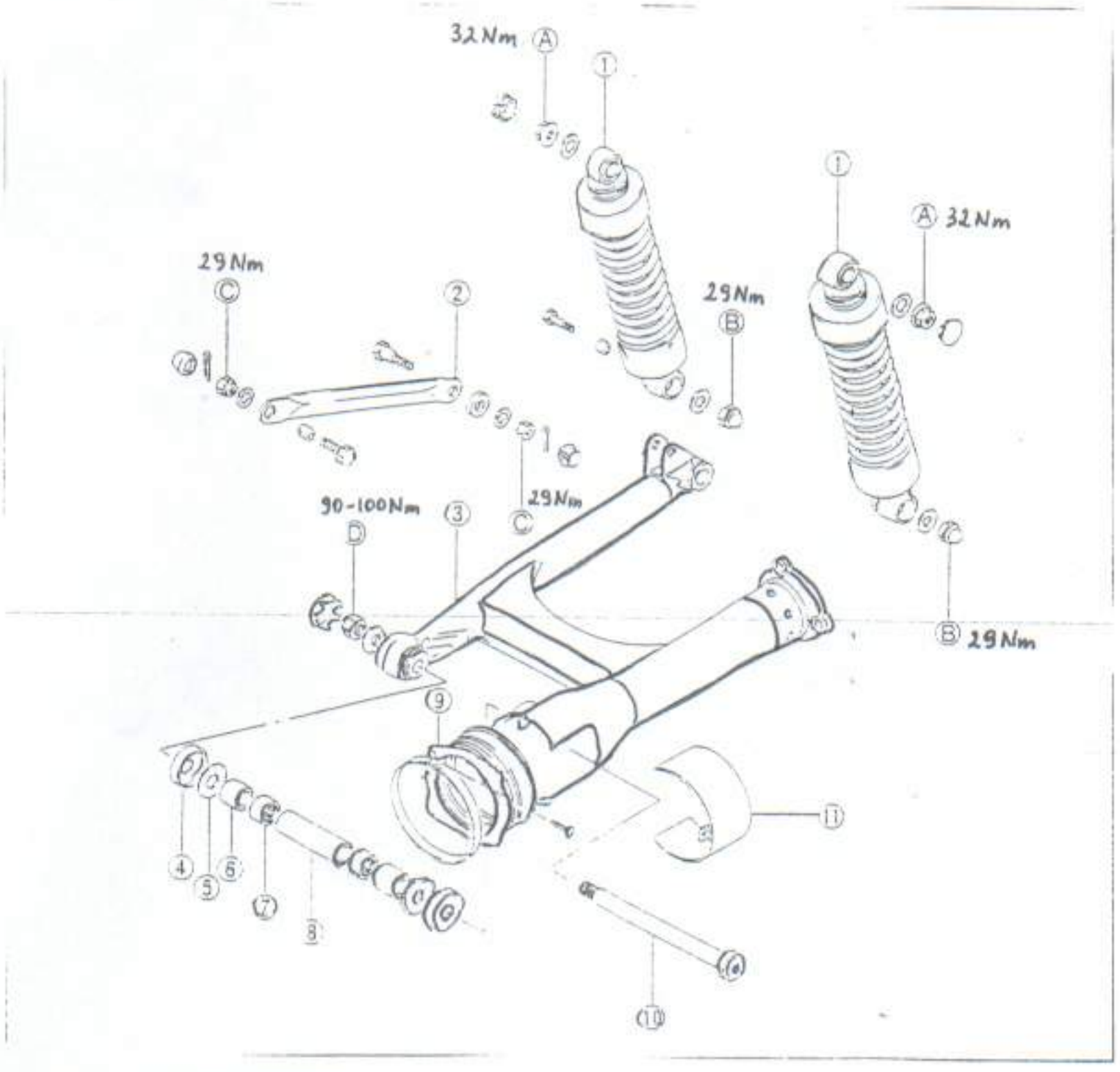


Bild 204
Hinterrad-Federung und Schwinge
1 Stossdämpfer
2 Bremsanker
3 Schwinge
4 Staubdichtring
5 Unterlegscheibe
6 Distanzbuchse
7 Nadellager
8 Distanzbuchse
9 Staubkappe
10 Achswelle
11 Schwingarm-Abdeckung
A 32 Nm
B 29 Nm
C 29 Nm
D 90 – 100 Nm

- oś wahliwą wyciągnąć w lewo
- wahacz wyjąć z ramy. Uważać na pozostanie tarcz

po zamontowaniu sprawdzić poprzez dobicie działanie tłumika (tył nie powinien się wahać)
- ugięcie tylnego koła po zmontowaniu sprawdzić jak opisano w rozdziale o konserwowaniu
- sprawdzić czy wahacz nie posiada zarysowań. Tulejki muszą się poruszać bez luzu i oporu w igiełkach kosza. Sprawdzić czy uszczelki przeciwkurzowe nie są uszkodzone
- wszystkie uszczelki antykurzowe ułożyskowania wahacza sprawdzić pod względem uszkodzeń. Tulejki i panewki nie mogą wykazywać żadnych rys i zadrapań. Ewentualnie usunąć osełką.
- po zamontowaniu gołego wahacza i właściwym nastawieniu luzu nie powinien być wyczuwalny żaden luz w ułożyskowaniu
- ewentualnie dać do naprawy w warsztacie Suzuki

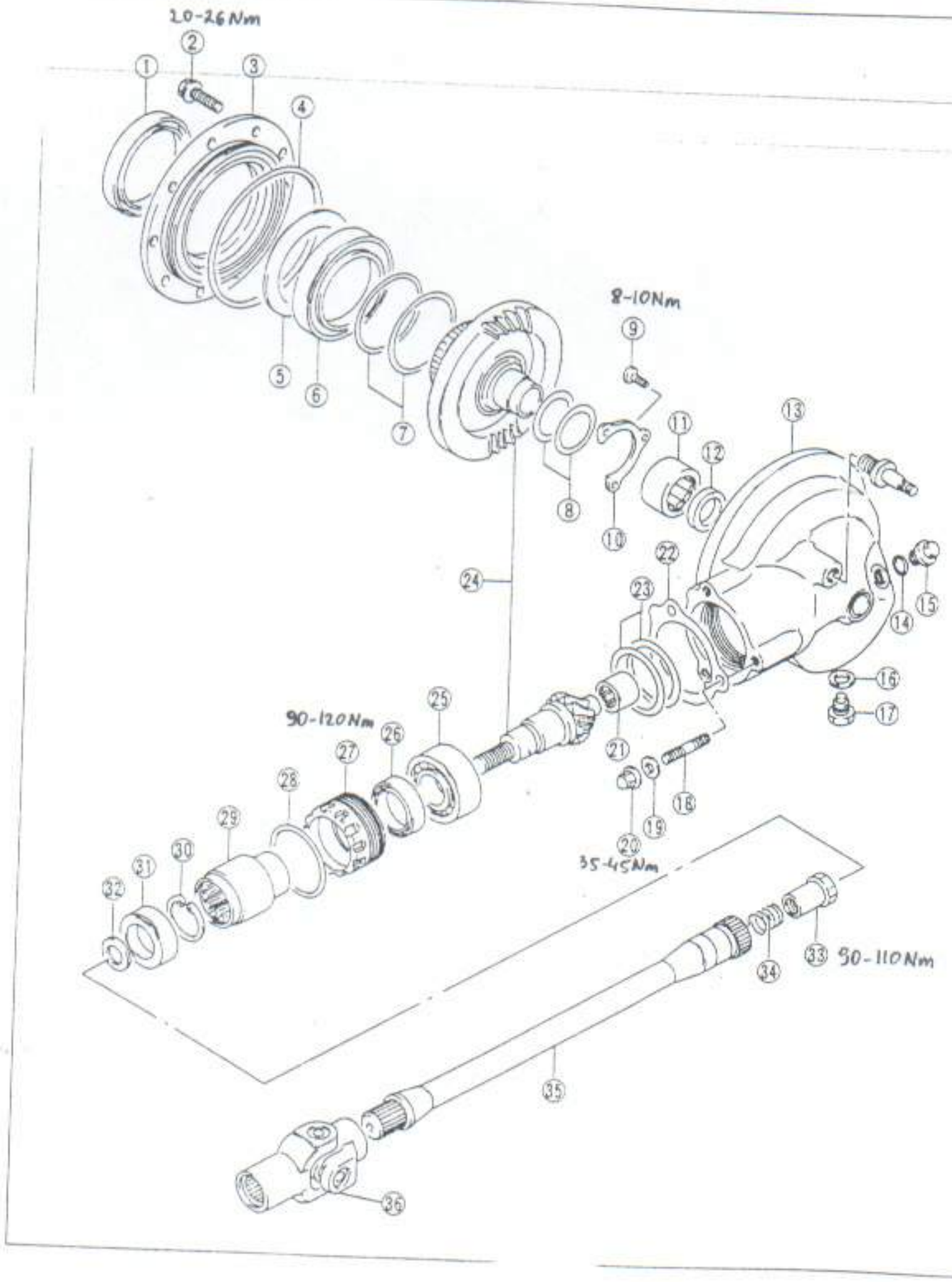


Bild 205
Winkeltrieb
1 Dichtring
2 Schrauben (20 – 26 Nm)
3 Lagerflansch
4 O-Ring
5 Lagerscheibe
6 Lager
7 Distanzscheiben (4 Dicken)
8 Distanzscheiben (8 Dicken)
9 Schrauben (8 – 10 Nm)
10 Lagerhalter
11 Nadellager
12 Dichtring
13 Winkeltriebgehäuse
14 O-Ring
15 Oleinfüllschraube
16 Dichtring
17 Ölablass-Schraube
18 Gewindebolzen
19 Sicherungsscheibe
20 Muttern (35 – 45 Nm)
21 Zwischenlager
22 Lagerhalter-Anschlagscheibe (2 Dicken)
23 Distanzscheiben (5 Dicken)
24 Kegelradsatz
25 Lager
26 Dichtring
27 Lagerhalterbüchse (90 – 120 Nm)
28 O-Ring
29 Endantriebskupplung
30 Sprengring
31 Dichtung
32 Scheibe
33 Mutter (90 – 110 Nm)
34 Feder
35 Antriebswelle
36 Antriebswellen-Kupplung

17.3 MONTAŻ

WAHACZ

- panewki igłowe zprasować??? w wahaczu pasującym naolejonym bolcem
- łożysko nałożyć opisaną stroną na zewnątrz
- uszczelkę antykurzową (krawędź cięta pierścienia samouszczelniającego) włożyć przy pomocy pasującego orzecha
- wprowadzić wahacz i tarcze z prawej i lewej strony do ramy i lekko przesunąć natłuszczoną oś w lewo. Nakrętkę dokręcać w prawo (90 - 100 Nm). Sprawdzić, czy wahacz porusza się łatwo
- przegub krzyżowy nałożyć i kolanko napędu zamontować na wahaczu (powierzchnie pasujące na wahaczu i obudowie kolanka napędu cienko posmarować masą uszczelniającą
- trzy nakrętki mocujące kolanka napędu wkręcić (40 Nm)
- amortyzator zamontować
- łożysko koła zamontować tak jak przednie (rozdział 16.3)
- wał osi tylnej lekko natłuszczony nasunąć i nakrętką A rys. 203 dokręcić (78 Nm)
- wyłącznik i regulator światła hamulcowego zamontować
- linkę hamulcową zamocować przy pedale
- pedał hamulca na mechaniźmie podnóżka zamontować. Mechanizm podnóżka za pomocą ośmiu śrub mocujących przytwierdzić do ramy
- ustawienie skoku pedału i światła hamulca patrz rozdział o konserwacji

18. KABLE

Dla długotrwałego funkcjonowania cięgieł elastycznych opancerzonych i kabli elektrycznych ważne jest ich właściwe ułożenie.

Zgięte przewody mogą się złamać, a zaciśnięte kable mogą spowodować zwarcie.

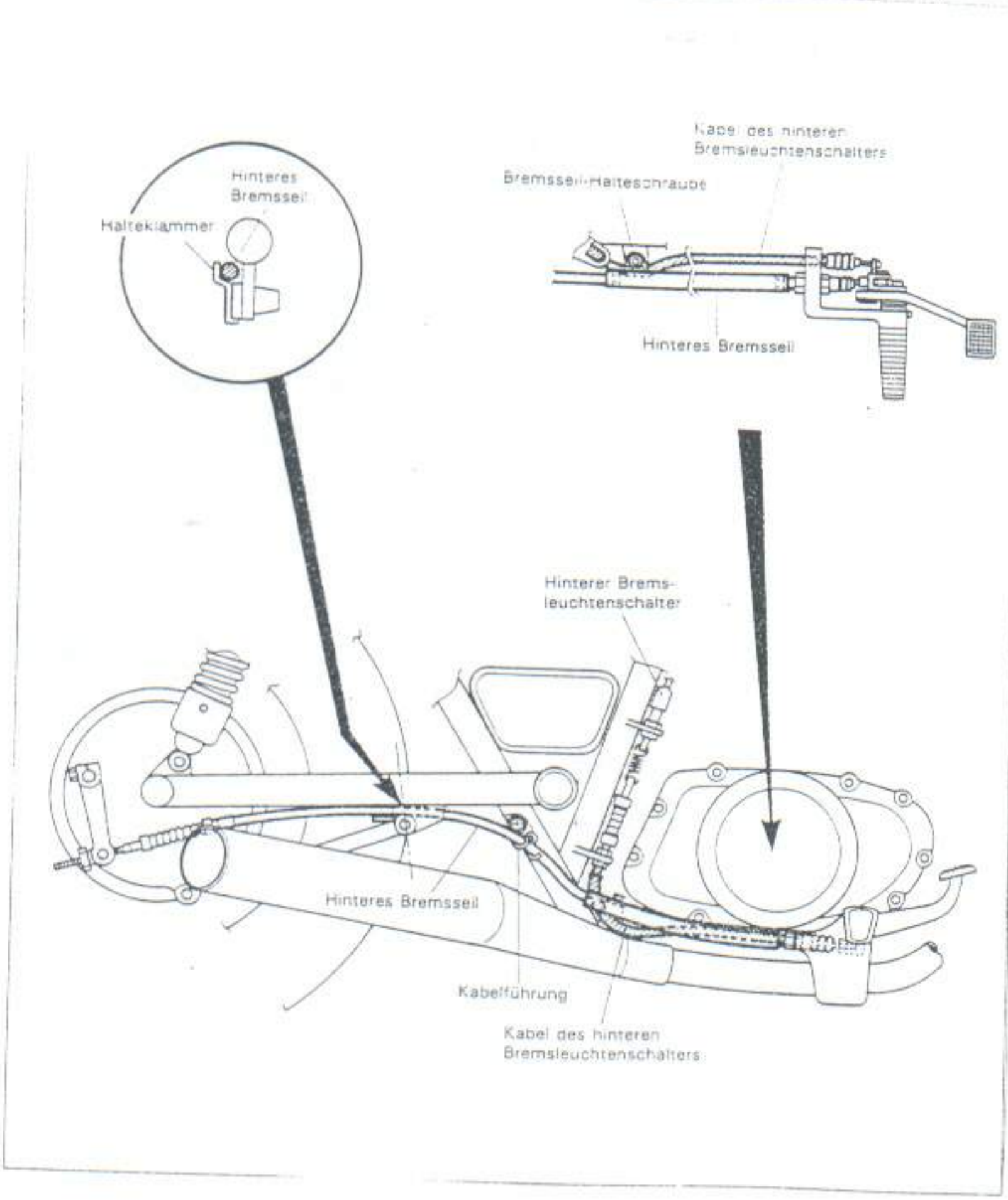


Bild 206
Kabel- und Schlauchführung

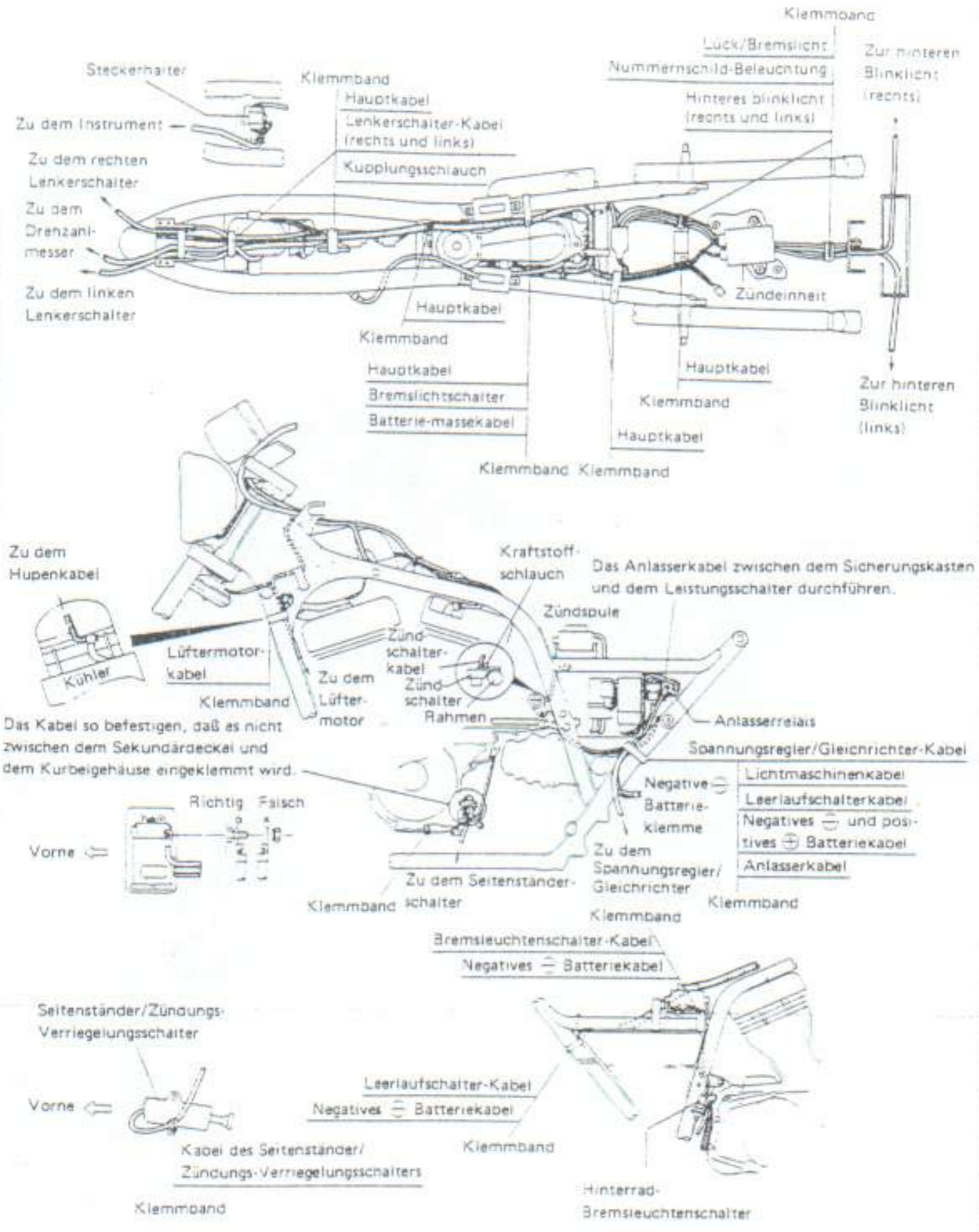


Bild 207
Kabel- und Schlauchführung

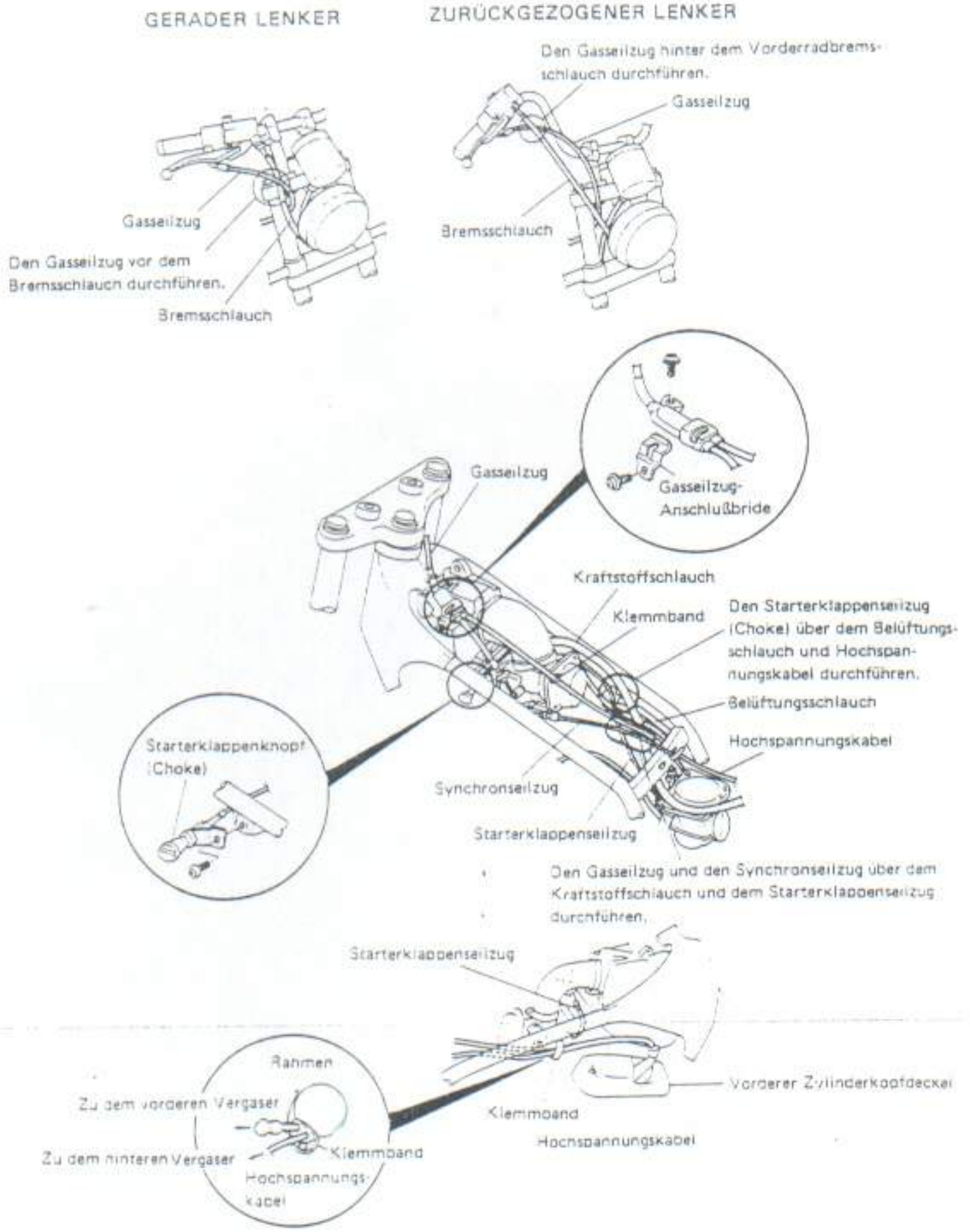


Bild 208
Kabel- und Schlauchführung

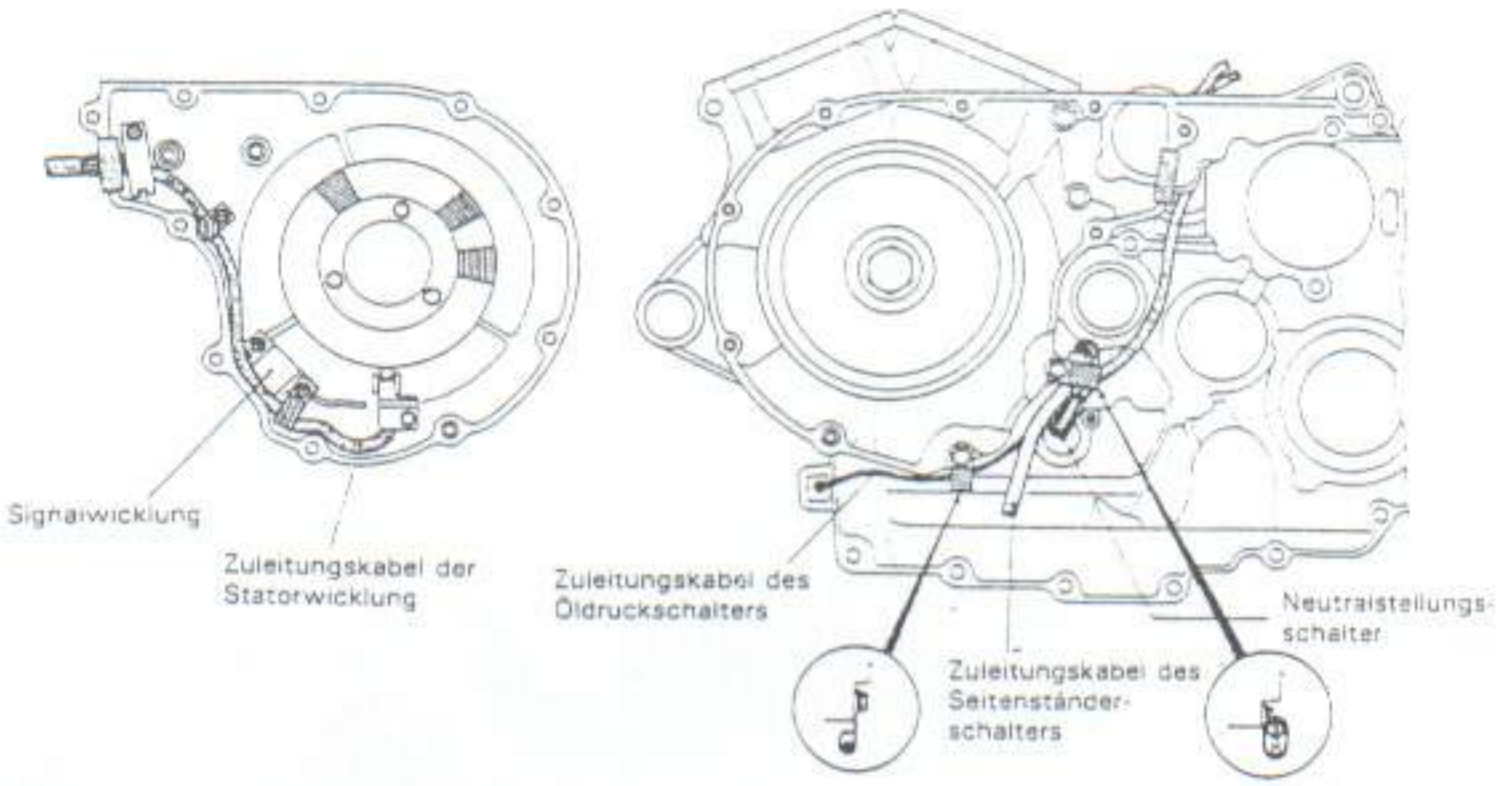


Bild 209
Kabel- und Schlauchführung

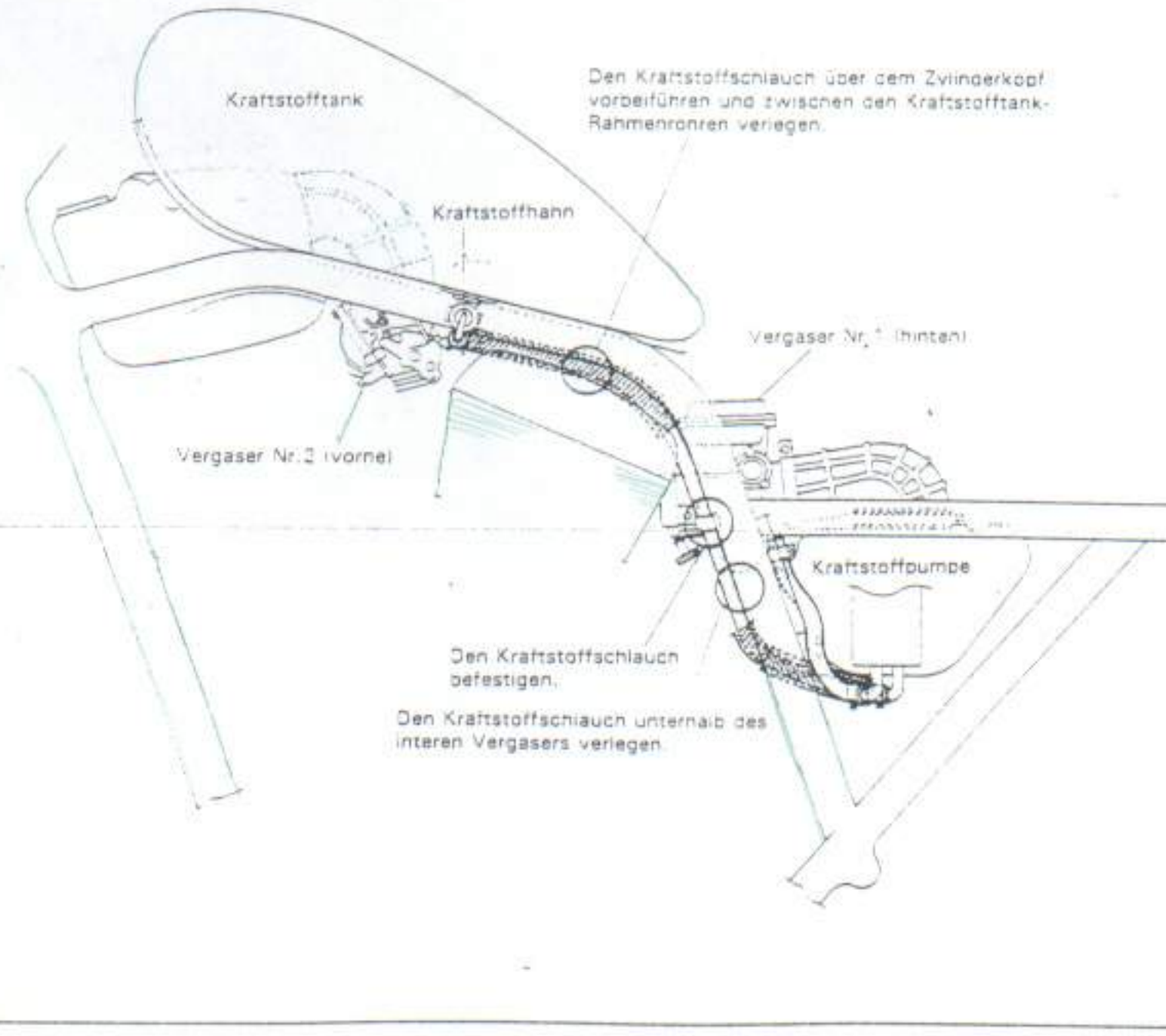

Kraftstofftank
Den Kraftstoffschlauch über dem Zylinderkopf vorbeiführen und zwischen den Kraftstofftank-Rahmenrohren verlegen.
Kraftstoffhahn
Vergaser Nr. 4 (hinten)
Vergaser Nr. 3 (vorne)
Kraftstoffpumpe
Den Kraftstoffschlauch befestigen.
Den Kraftstoffschlauch unterhalb des inneren Vergasers verlegen.

Bild 210
Kabel- und Schlauchführung

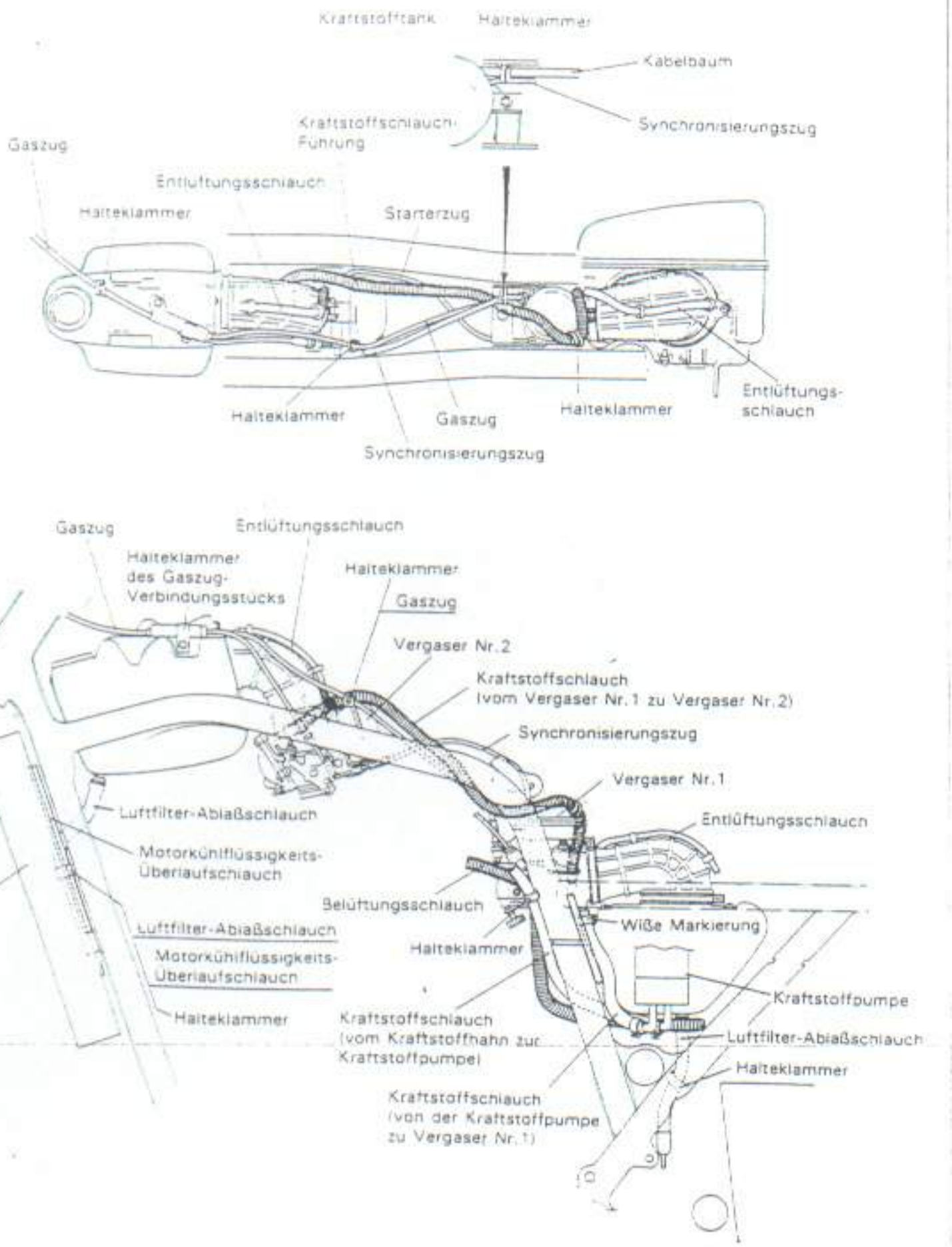
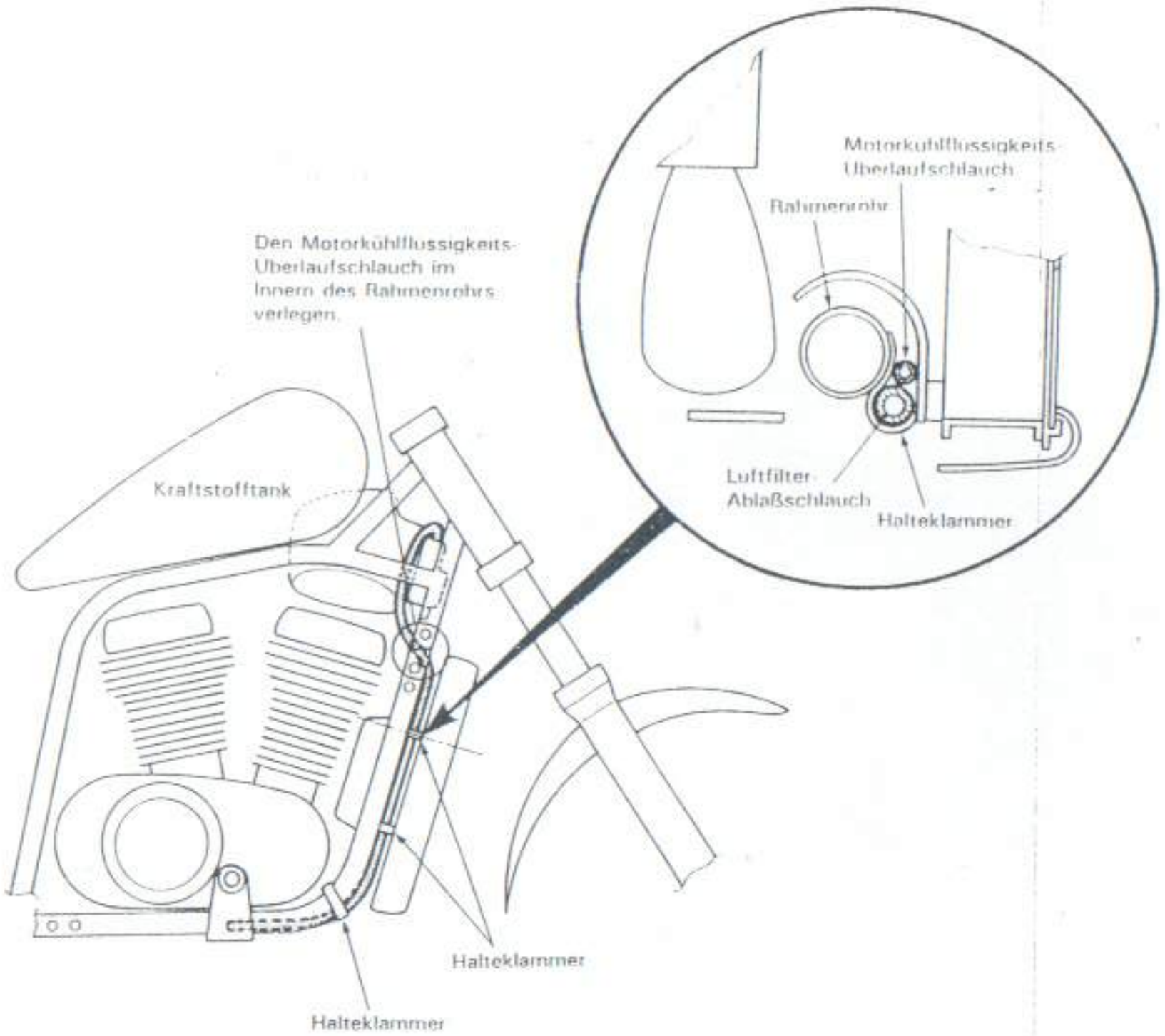


Bild 211
Kabel- und Schlauchführung

Bild 212
Kabel- und Schlauchführung



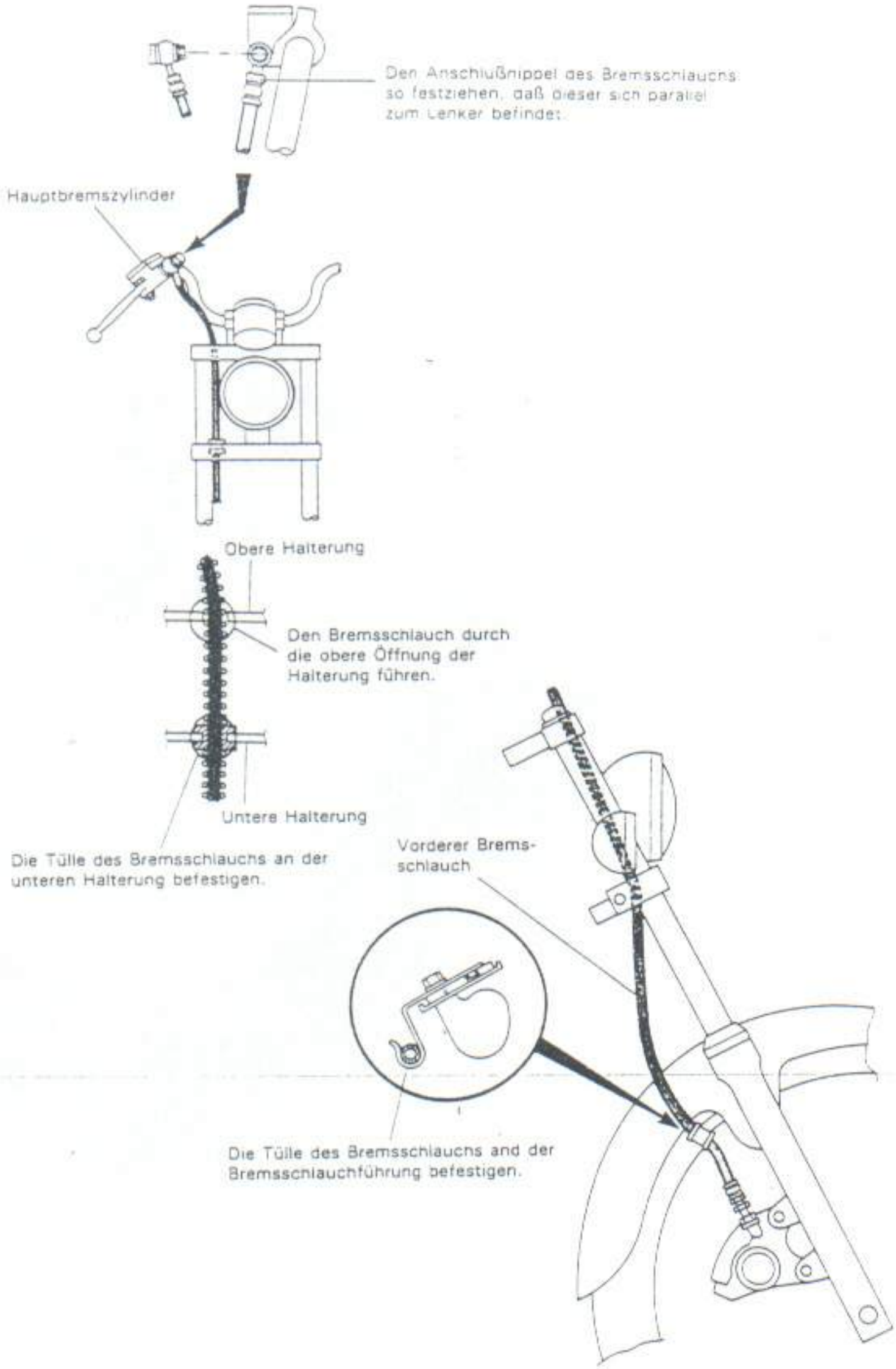

Den Anschlußnippel des Bremsschlauchs so festziehen, daß dieser sich parallel zum Lenker befindet.
Hauptbremszylinder
Obere Halterung
Den Bremsschlauch durch die obere Öffnung der Halterung führen.
Untere Halterung
Die Tülle des Bremsschlauchs an der unteren Halterung befestigen.
Vorderer Brems-schlauch
Die Tülle des Bremsschlauchs and der Bremsschlauchführung befestigen.

Bild 213
Kabel -und Schlauchführung

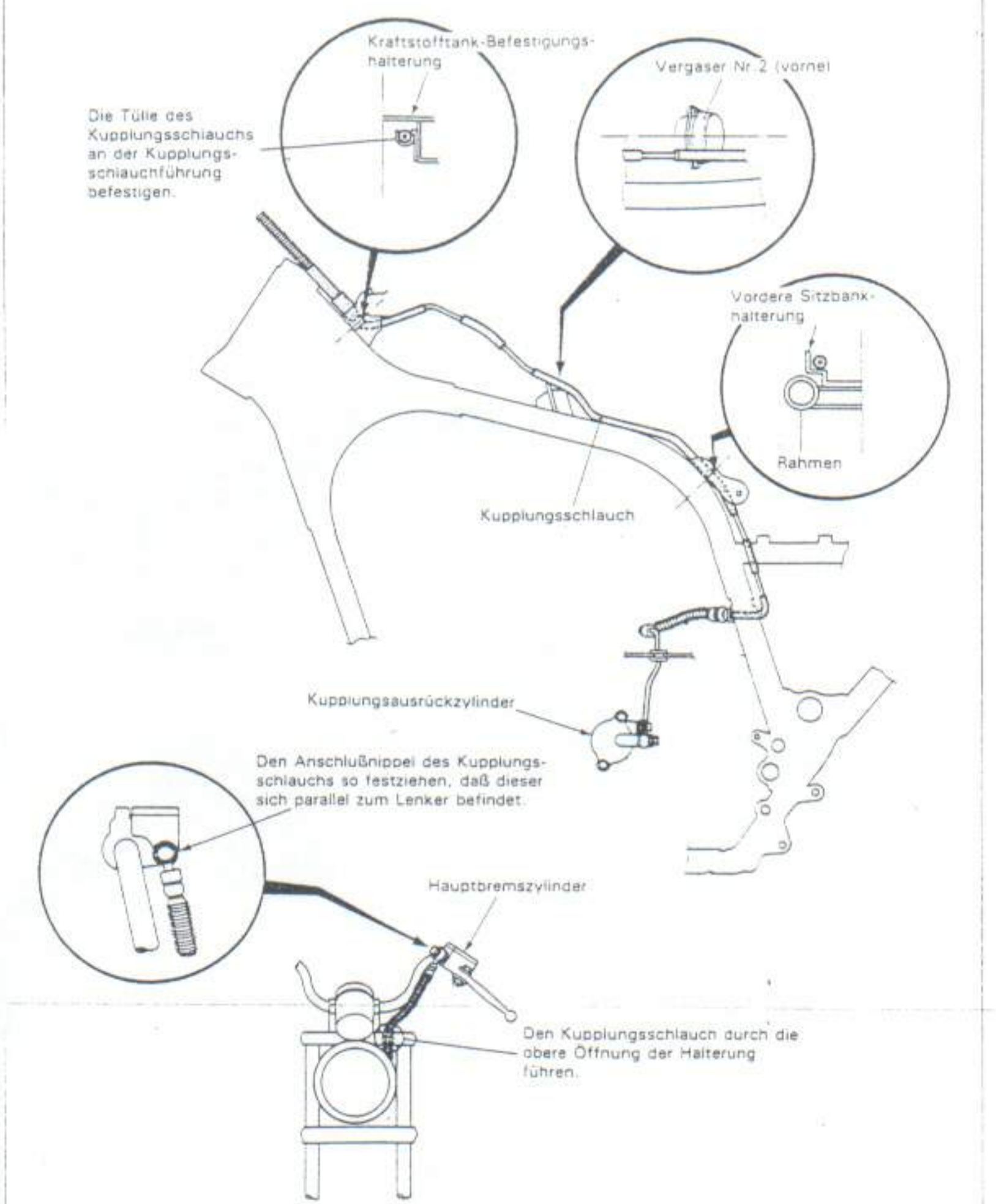


Bild 214
Kabel- und Schlauchführung

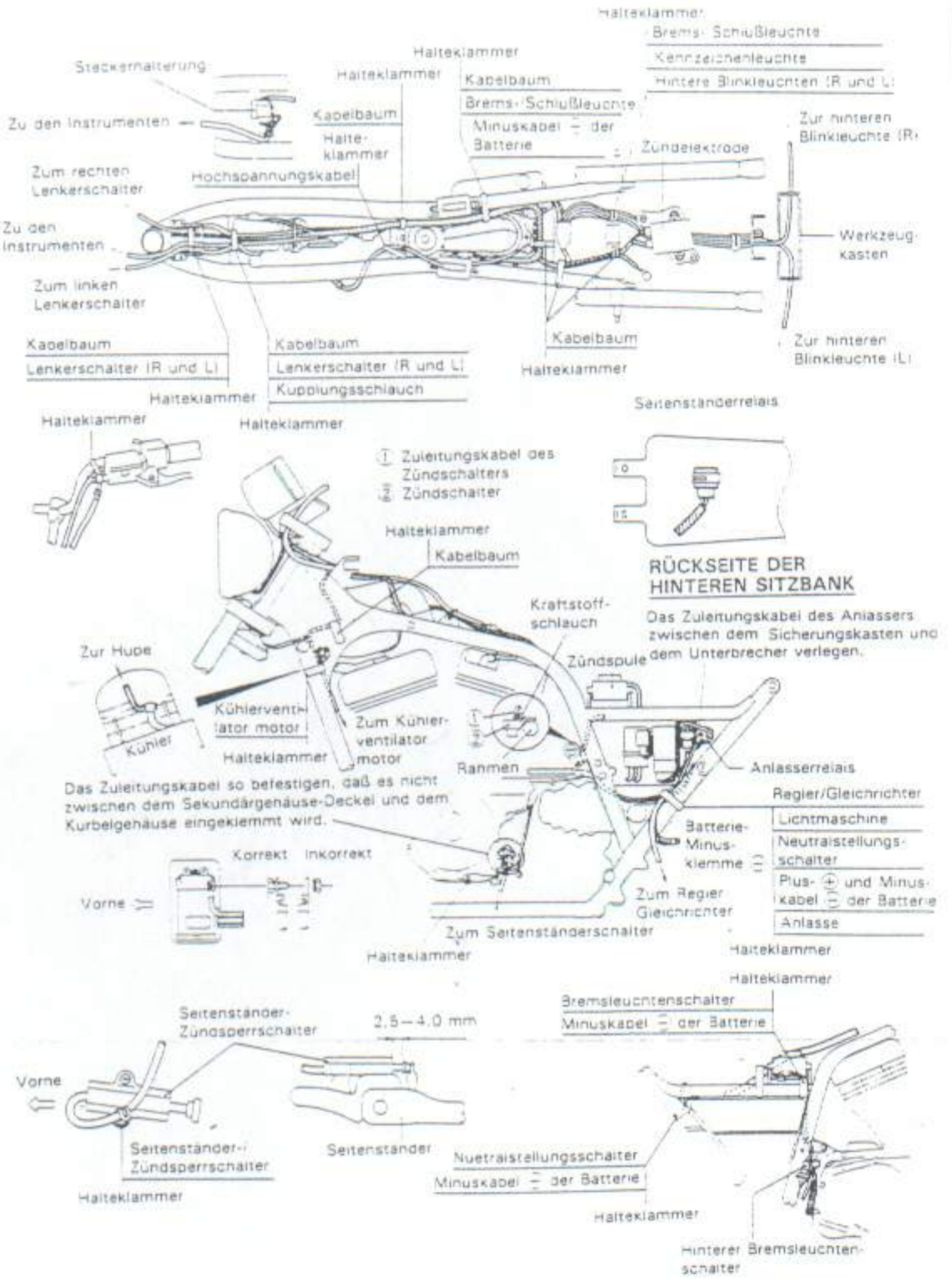


Bild 215
Kabel- und Schlauchführung

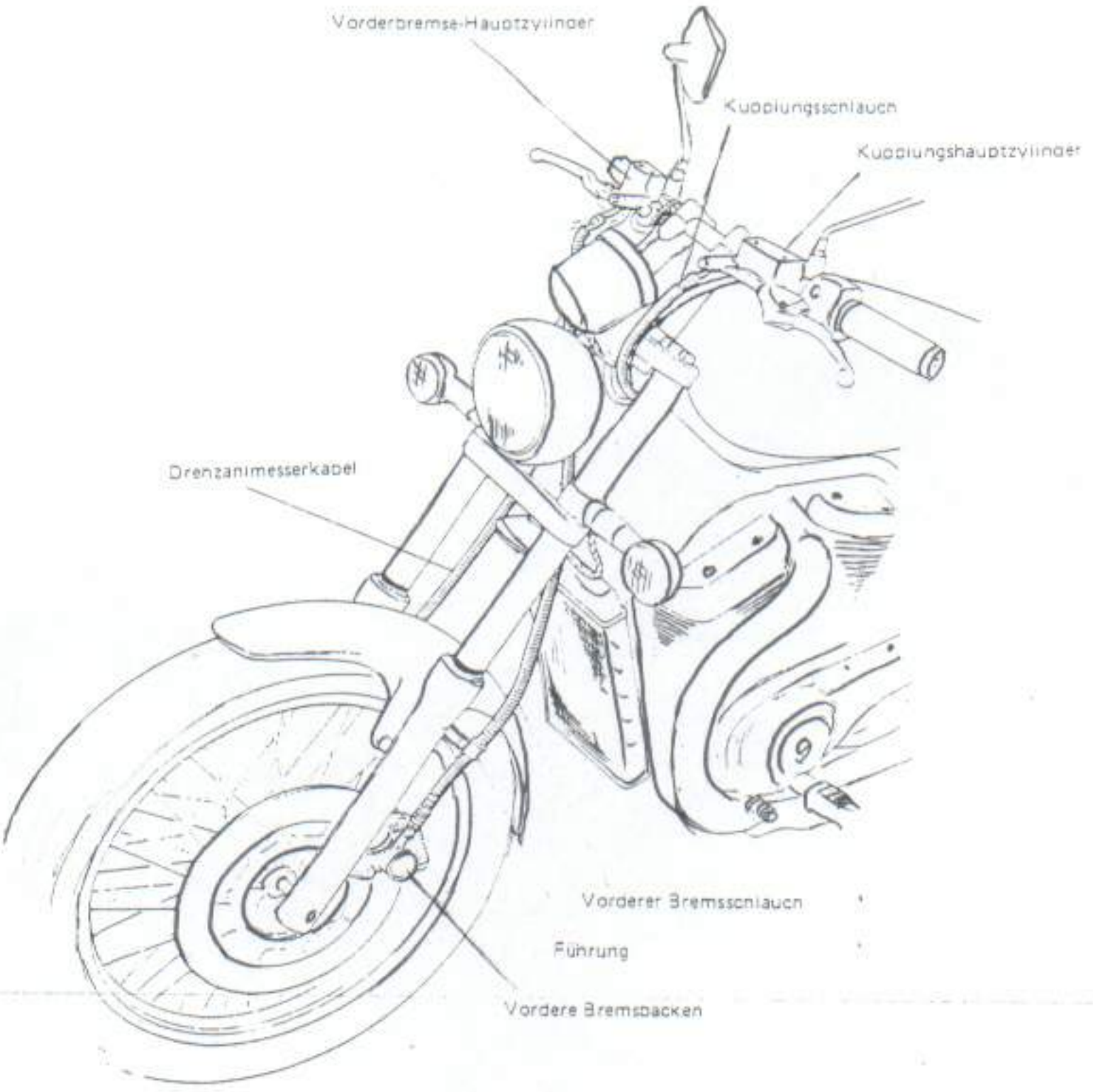
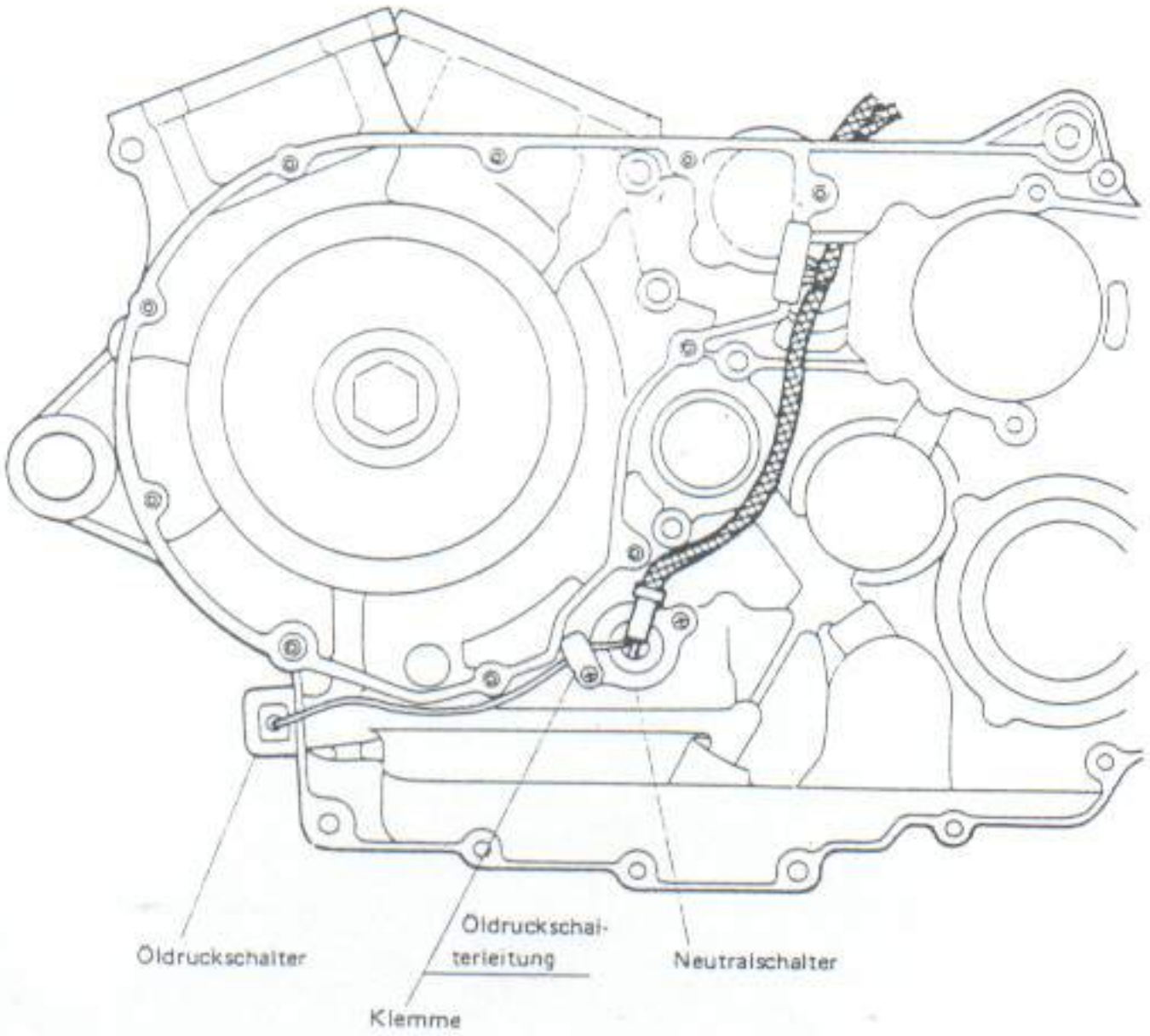


Bild 216
Kabel -und Schlauchführung



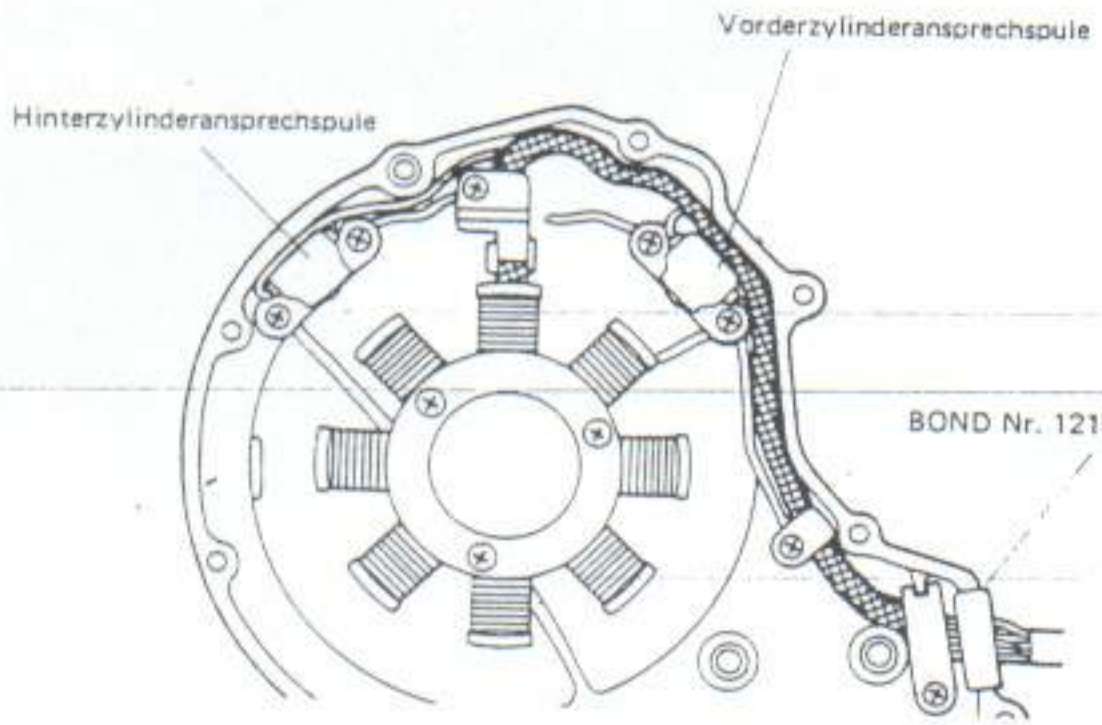


Bild 217
Kabel -und Schlauchführung

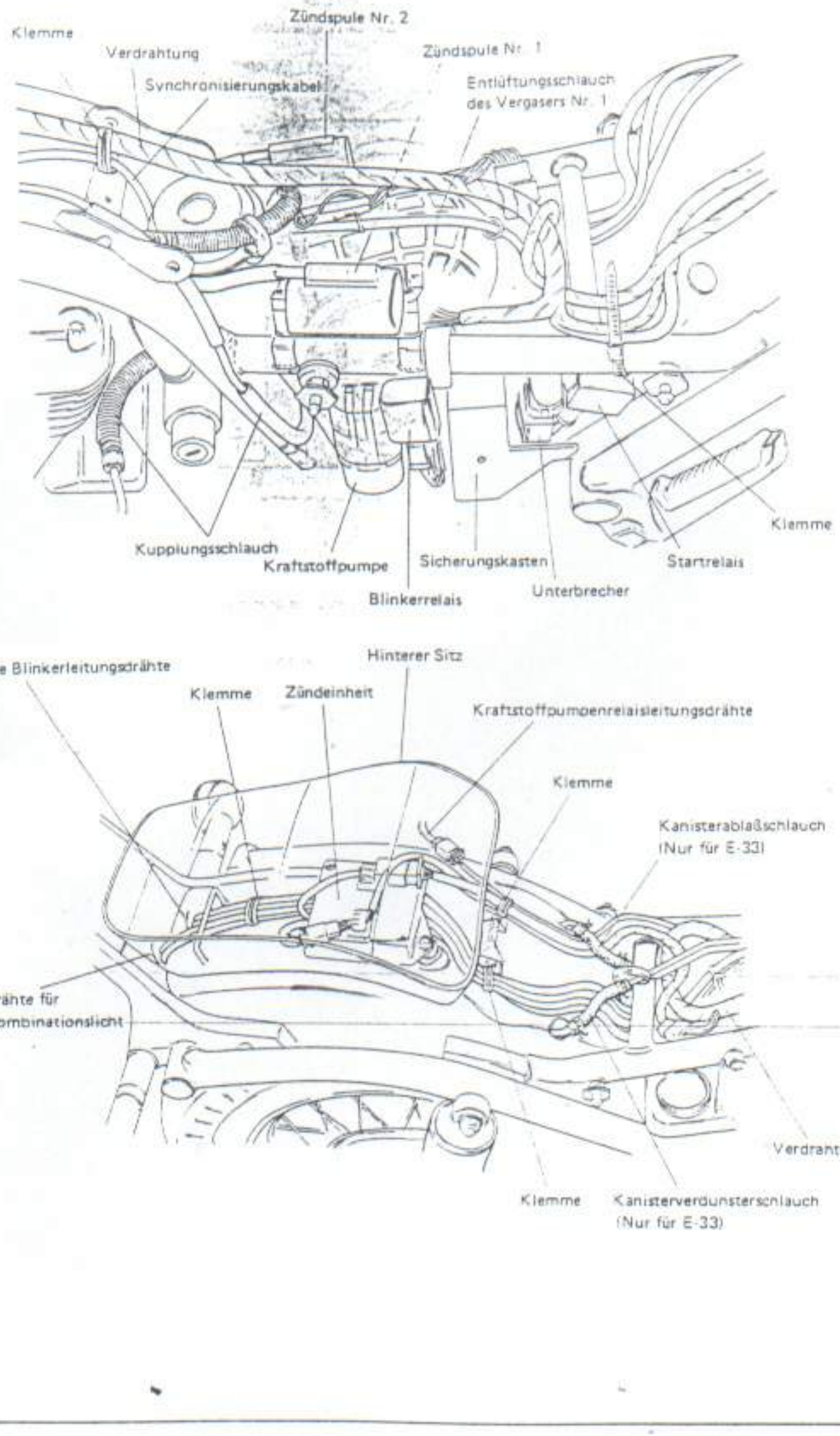


Bild 218
Kabel -und Schlauchführung

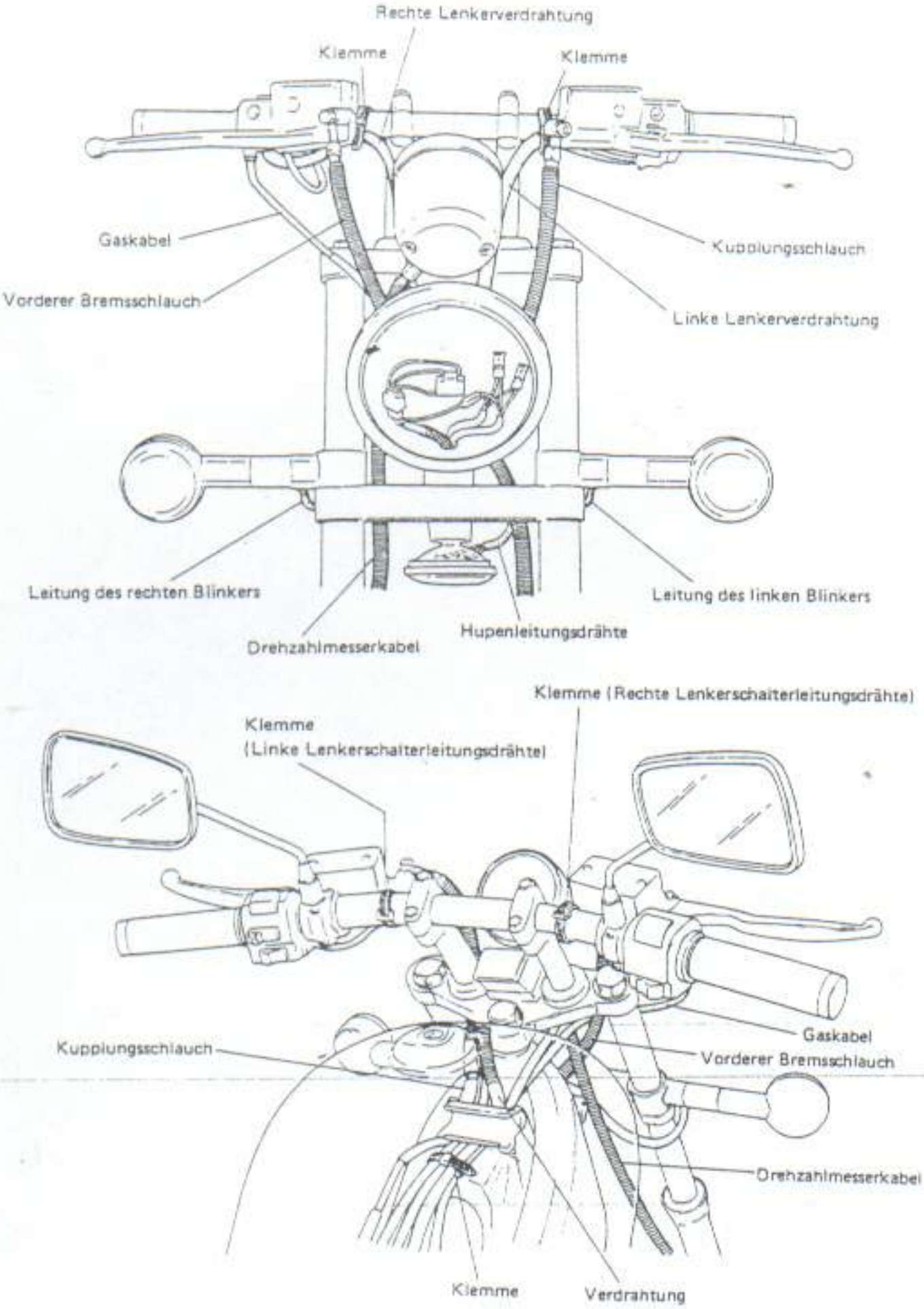


Bild 219
Kabel -und Schlauchführung

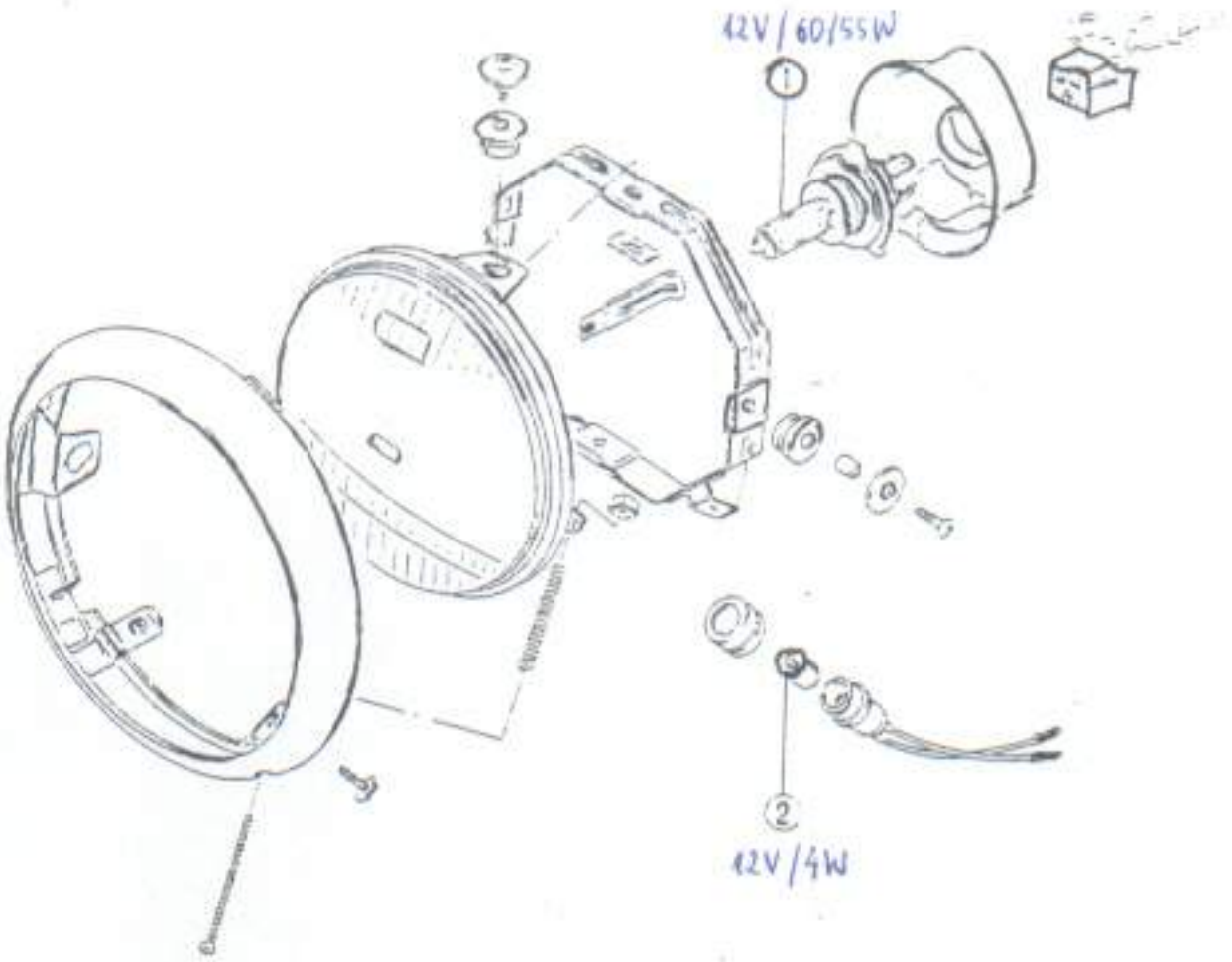


Bild 220
Kabel -und Schlauchführung
1 Scheinwerferbirne 12 V, 60/55 W
2 Positionsleuchtenbirne 12 V, 4 W

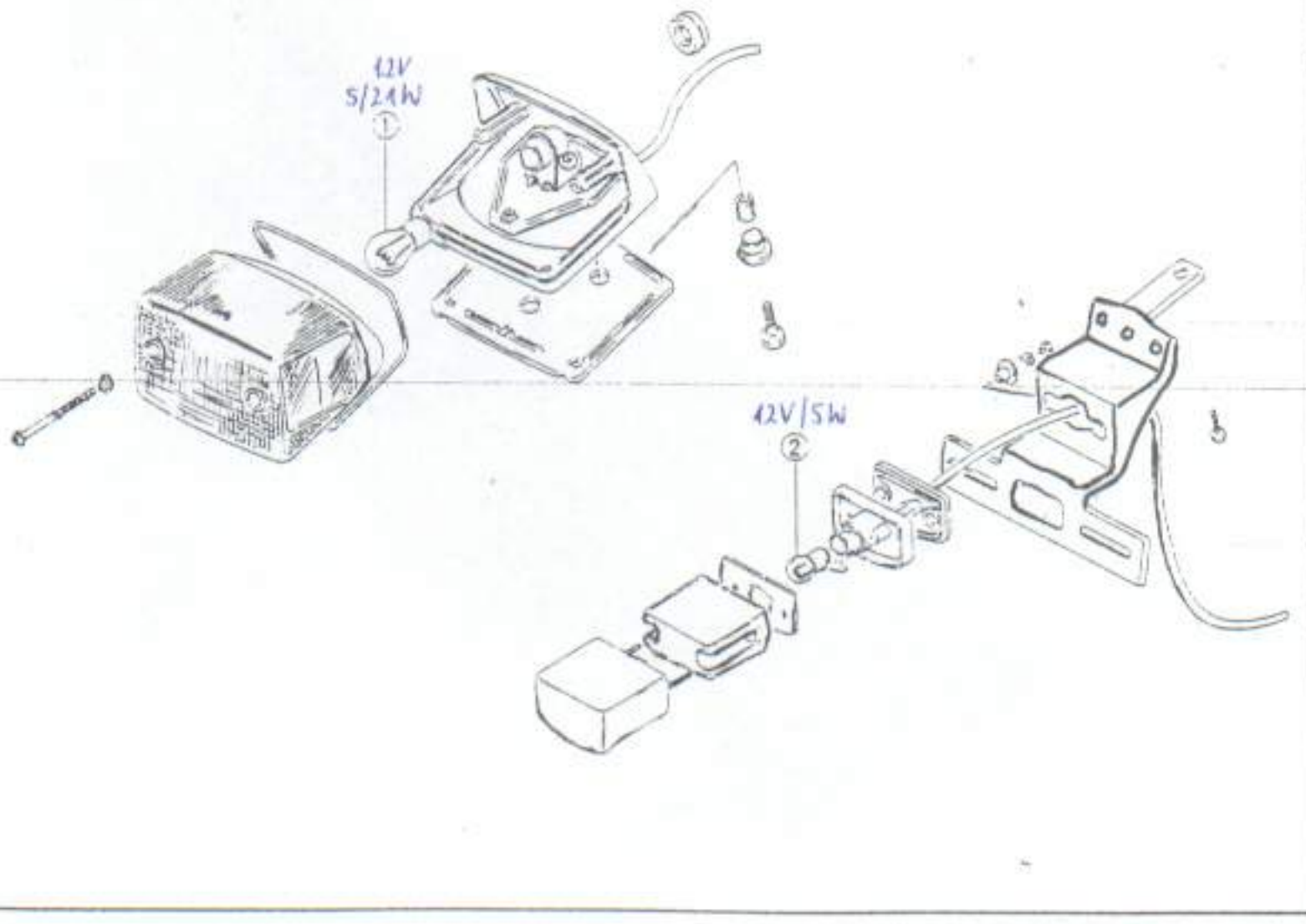


Bild 221
Kabel -und Schlauchführung
1 Brems-Schlussleuchtenbirne 12 V, 5/21 W
2 Kennzeichenleuchtenbirne 12 V, 5 W

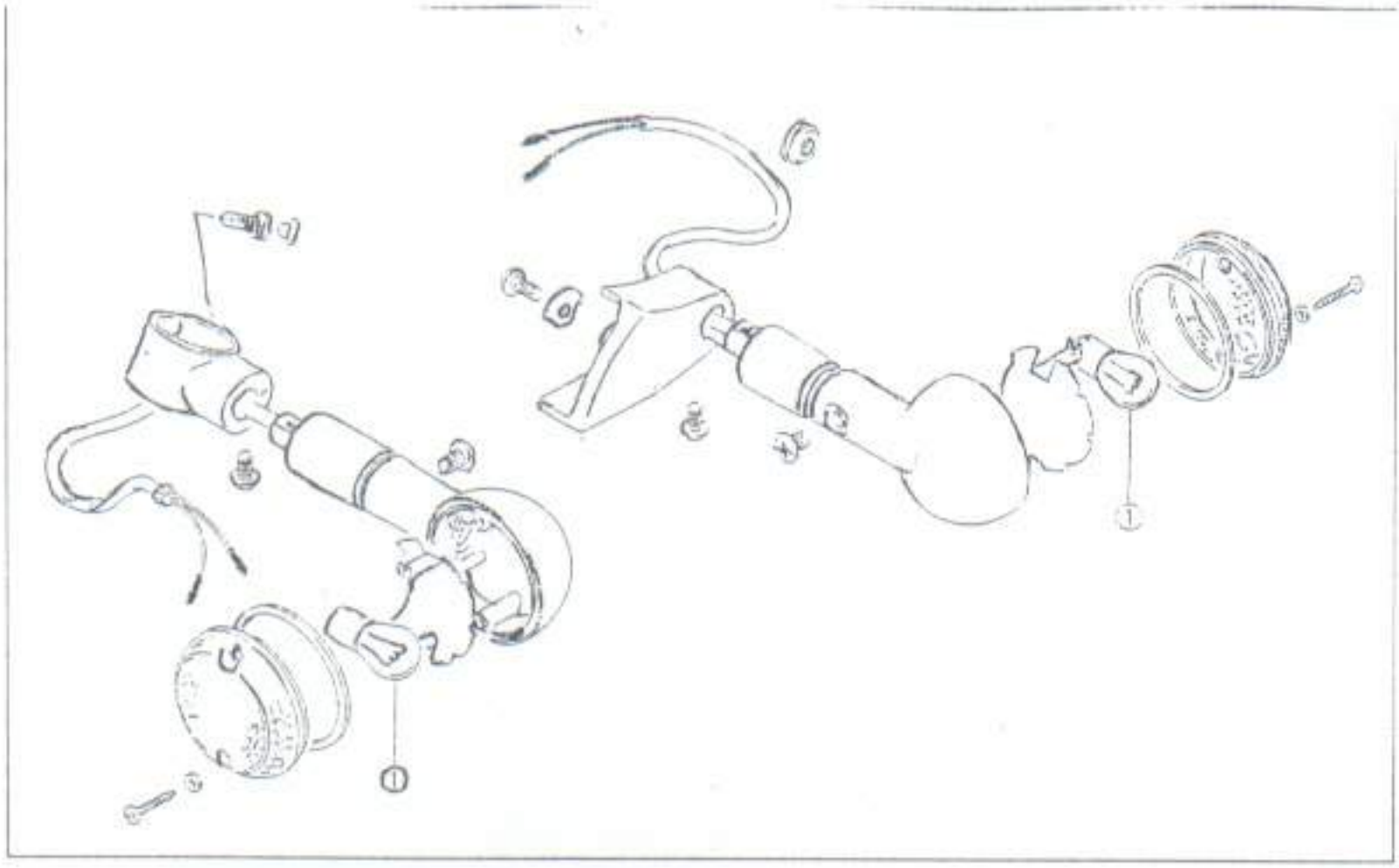


Bild 222
Kabel -und Schlauchführung

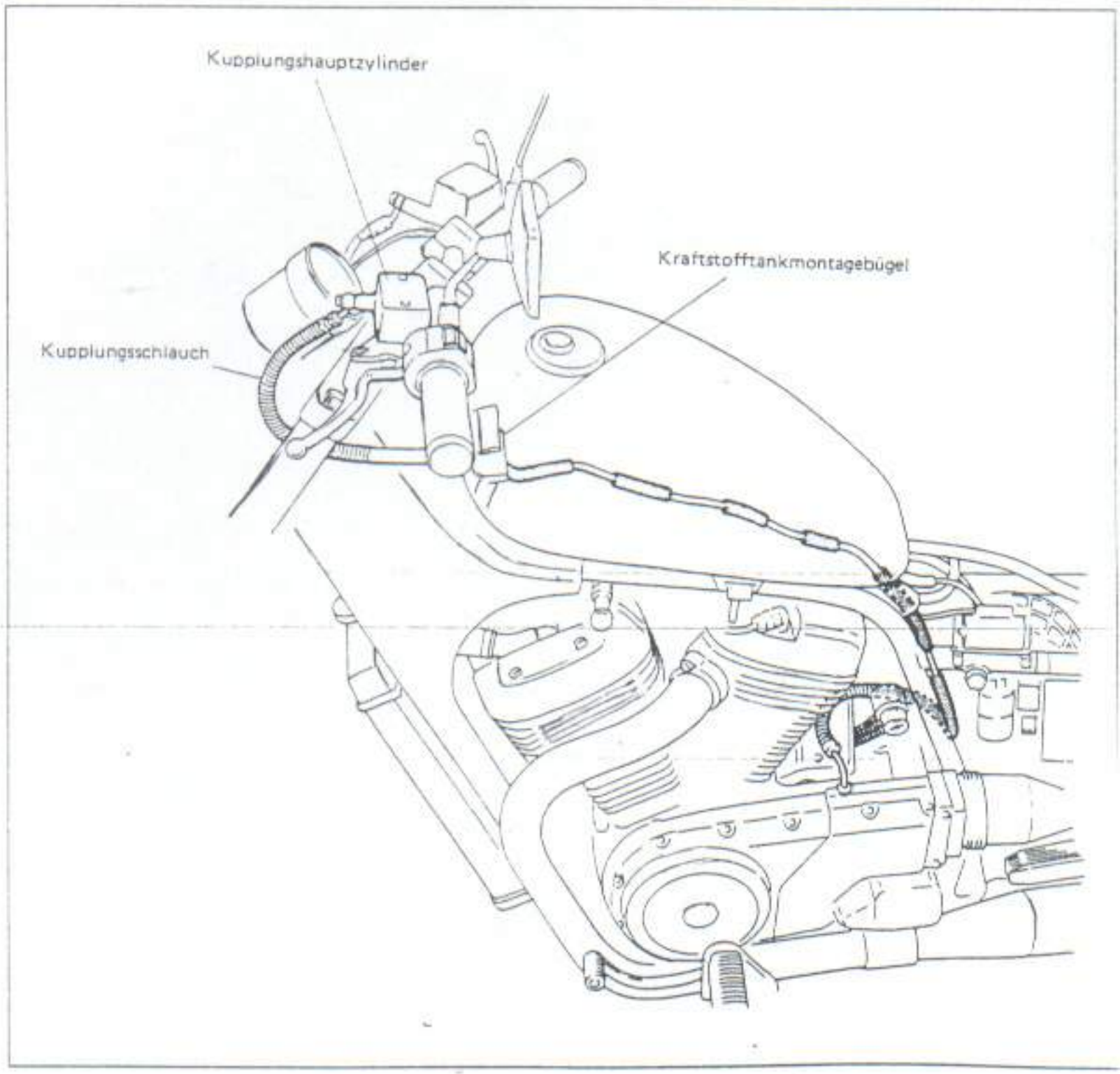


Bild 223
Kabel- und Schlauchführung

GEGENSTAND	Sonde ⊖ des Prüfgeräts an:	Sonde ⊕ des Prüfgeräts an:
POSITIONSLEUCHTE	Br	B/W
BLINKLEUCHTE	B	B/W, Lg
ÖLDRUCKWARNLAMPE	O	G/Y
KÜHLFLÜSSIGKEITSTEMPERATURWARNLEUCHTE	O	B/Br
FERNLICHT	Y	B/W
NEUTRALSTELLUNGSANZEIGE	O	Bl
ARMATURENTAFELBELEUCHTUNG	Gr	B/W

KABELFARBEN
B : Schwarz
Bl : Blau
Br : Braun
Gr : Grau
Lg : Hellgrün
O : Orange
W : Weiß
Y : Gelb
B/Br : Schwarz mit braunem Kennfaden
B/G : Schwarz mit grünem Kennfaden
B/W : Schwarz mit weißem Kennfaden
G/Y : Grün mit gelbem Kennfaden

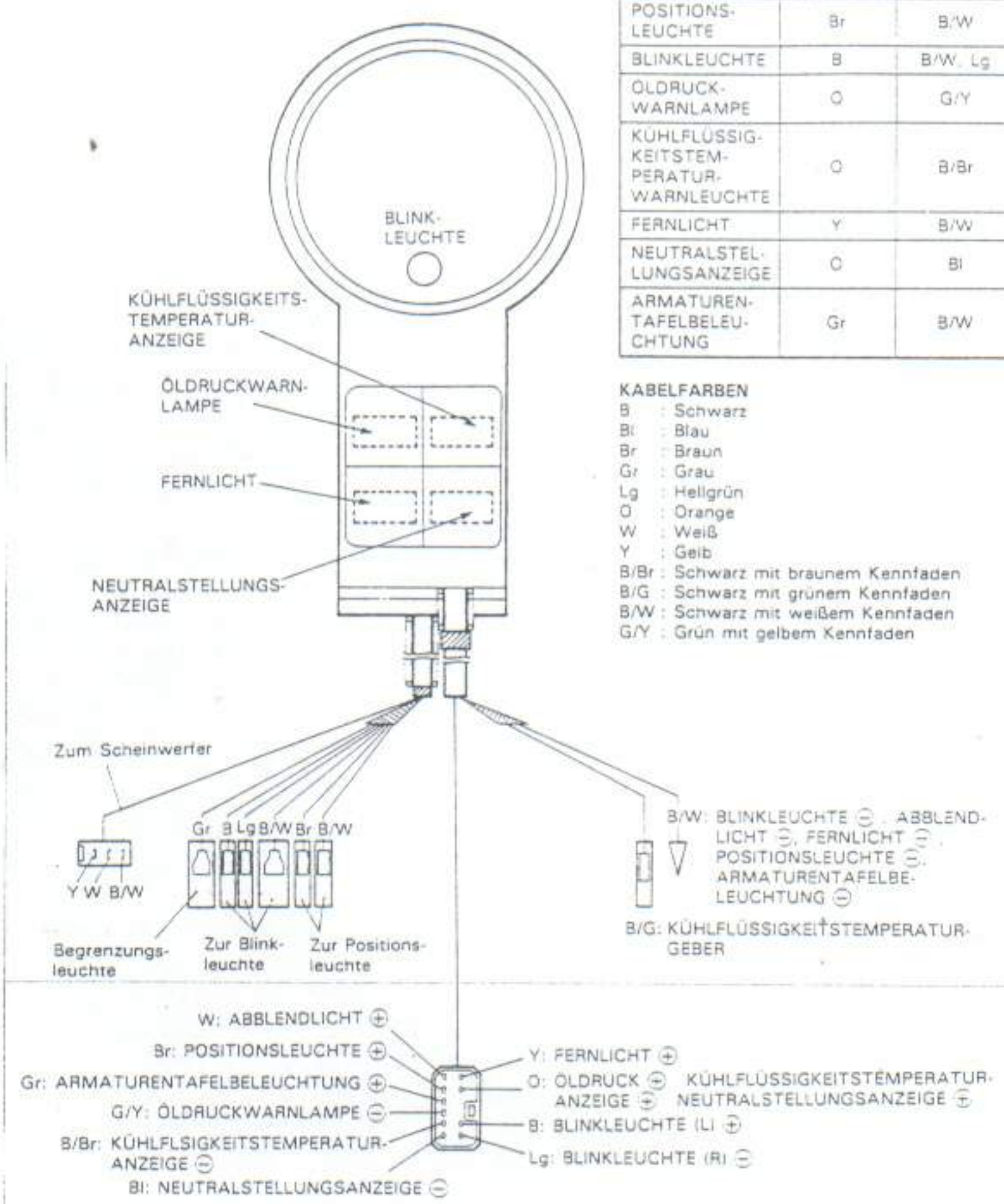


Bild 224
Kabel- und Schlauchführung

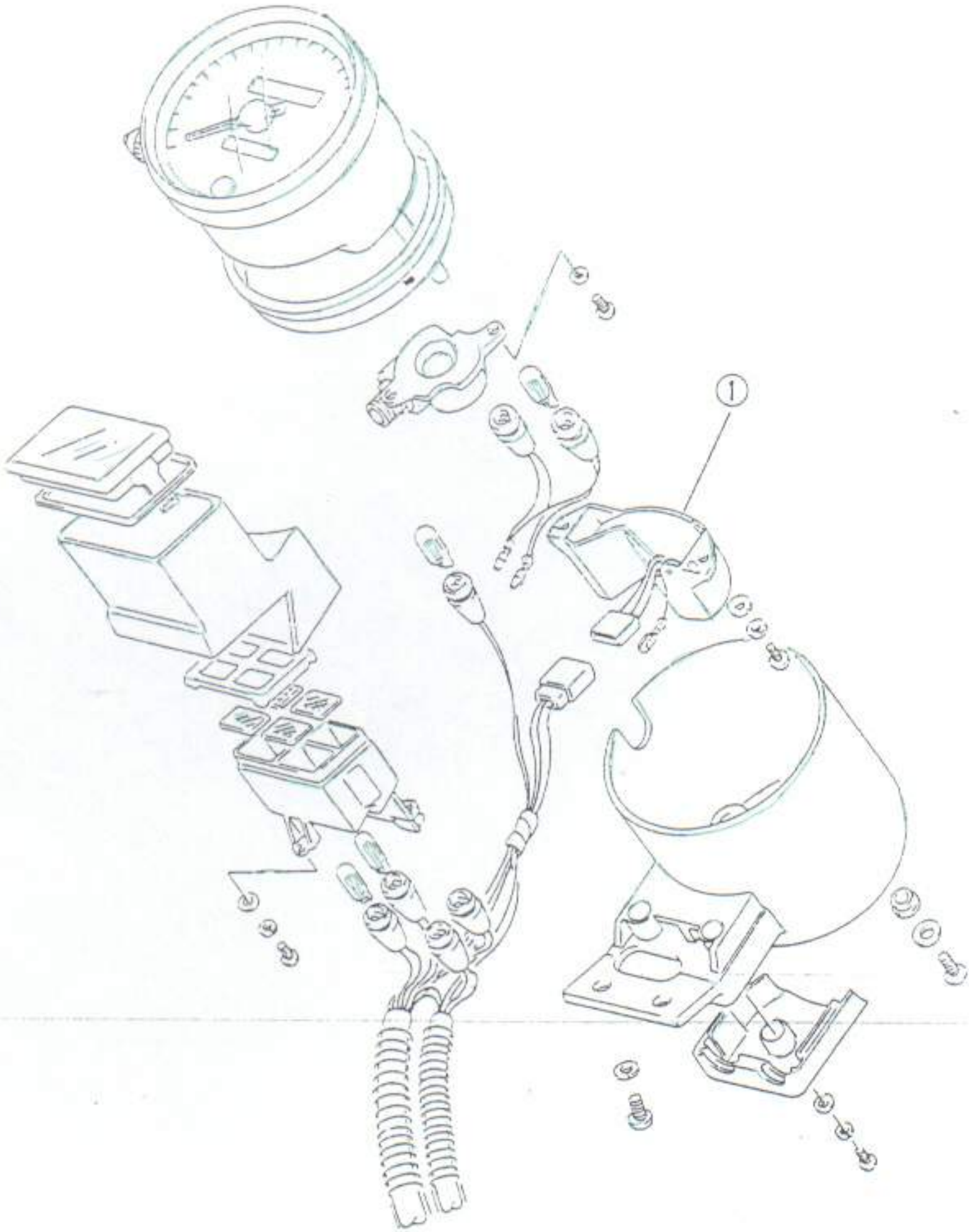
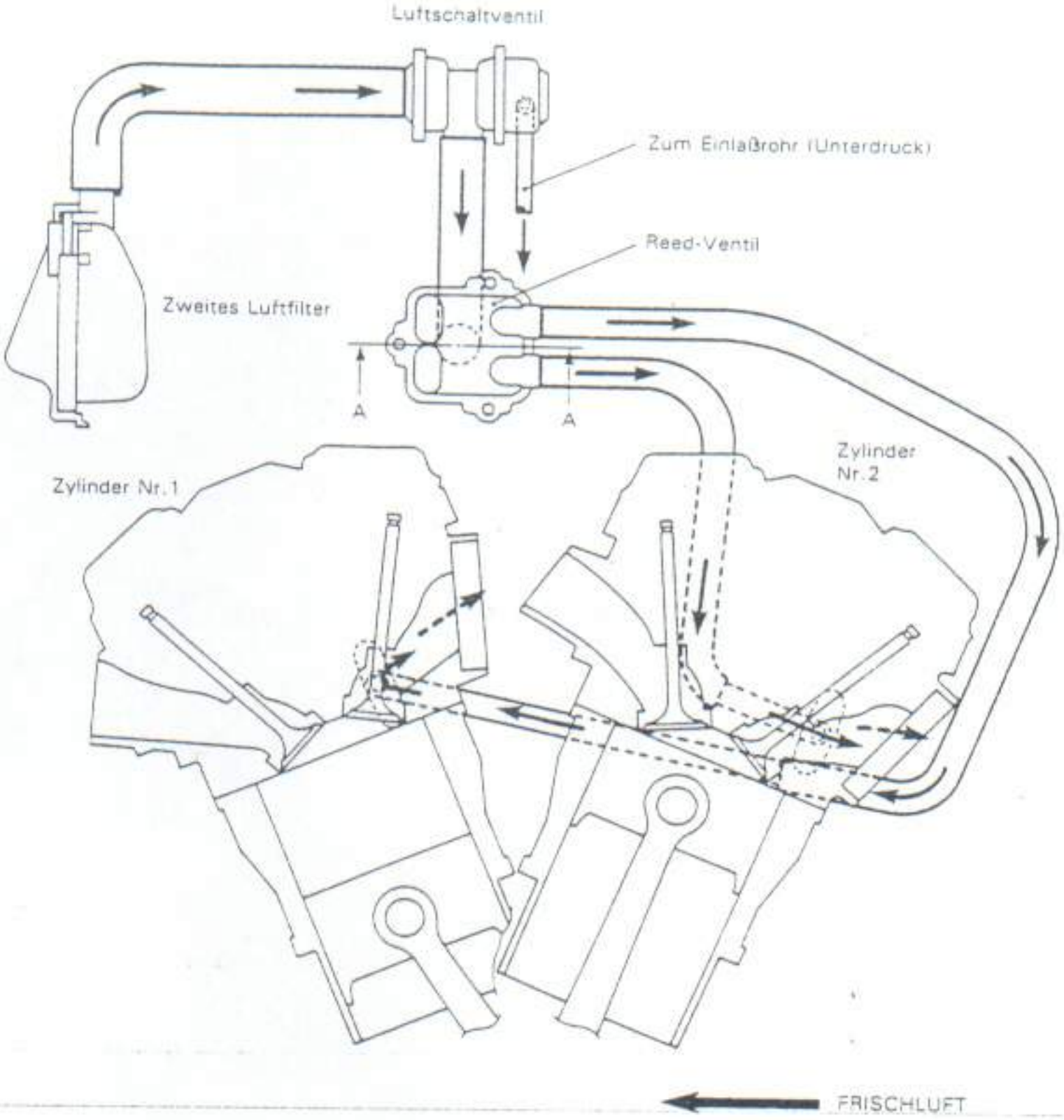
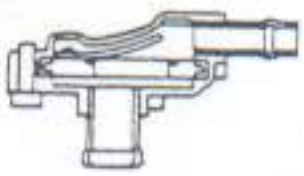


Bild 225
Kabel- und Schlauchführung
1 Anzeige Motorkühlflüssigkeits-temperatur





SCHNITT A – A

Bild 226
Nachverbrennungssystem für Schweiz und Österreich (Prinzipdarstellung)

Bild 227
Nachverbrennungssystem (Schlauchführung)

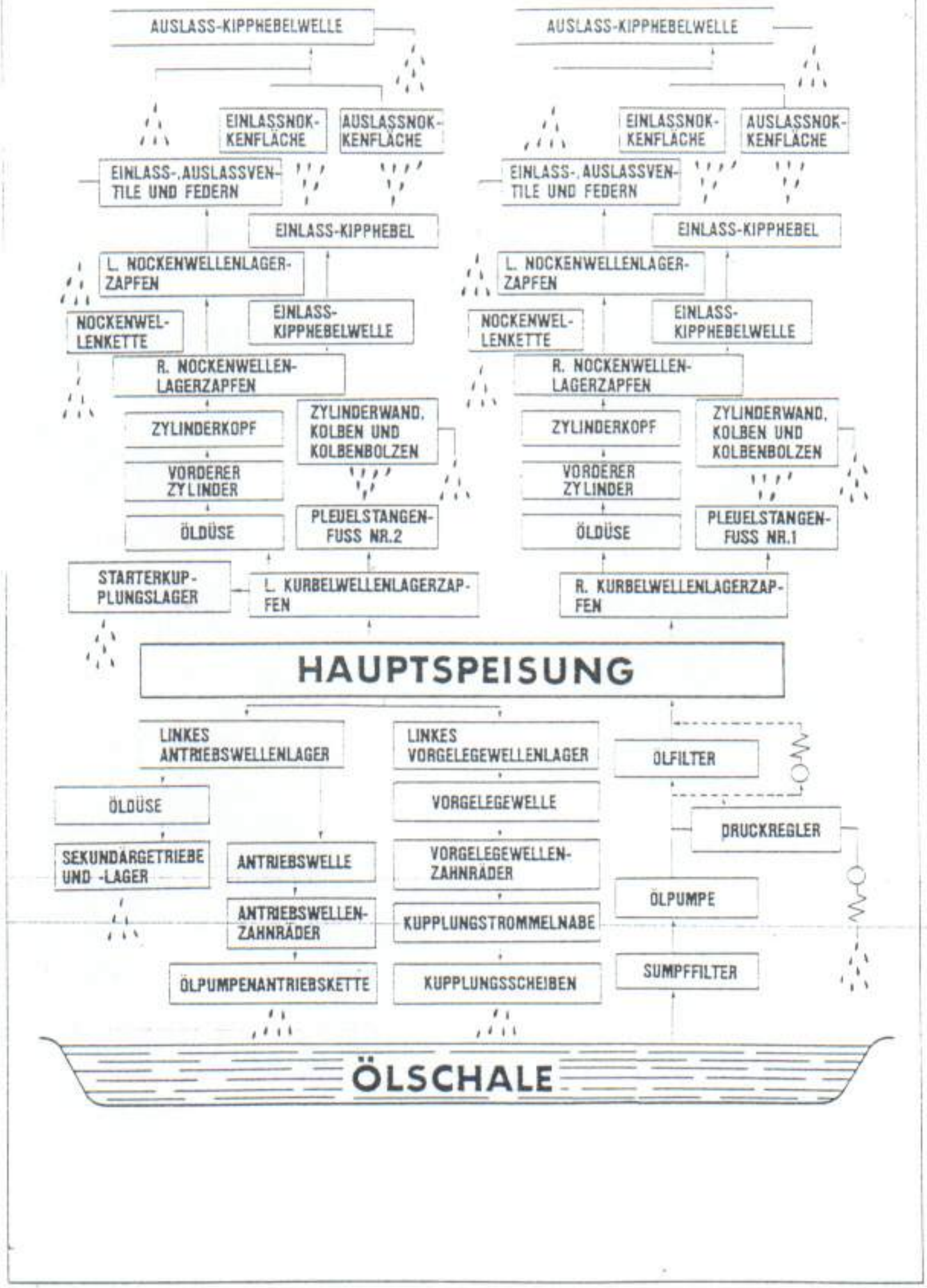


Bild 228
Schmiersystem
(Prinzipdarstellung)

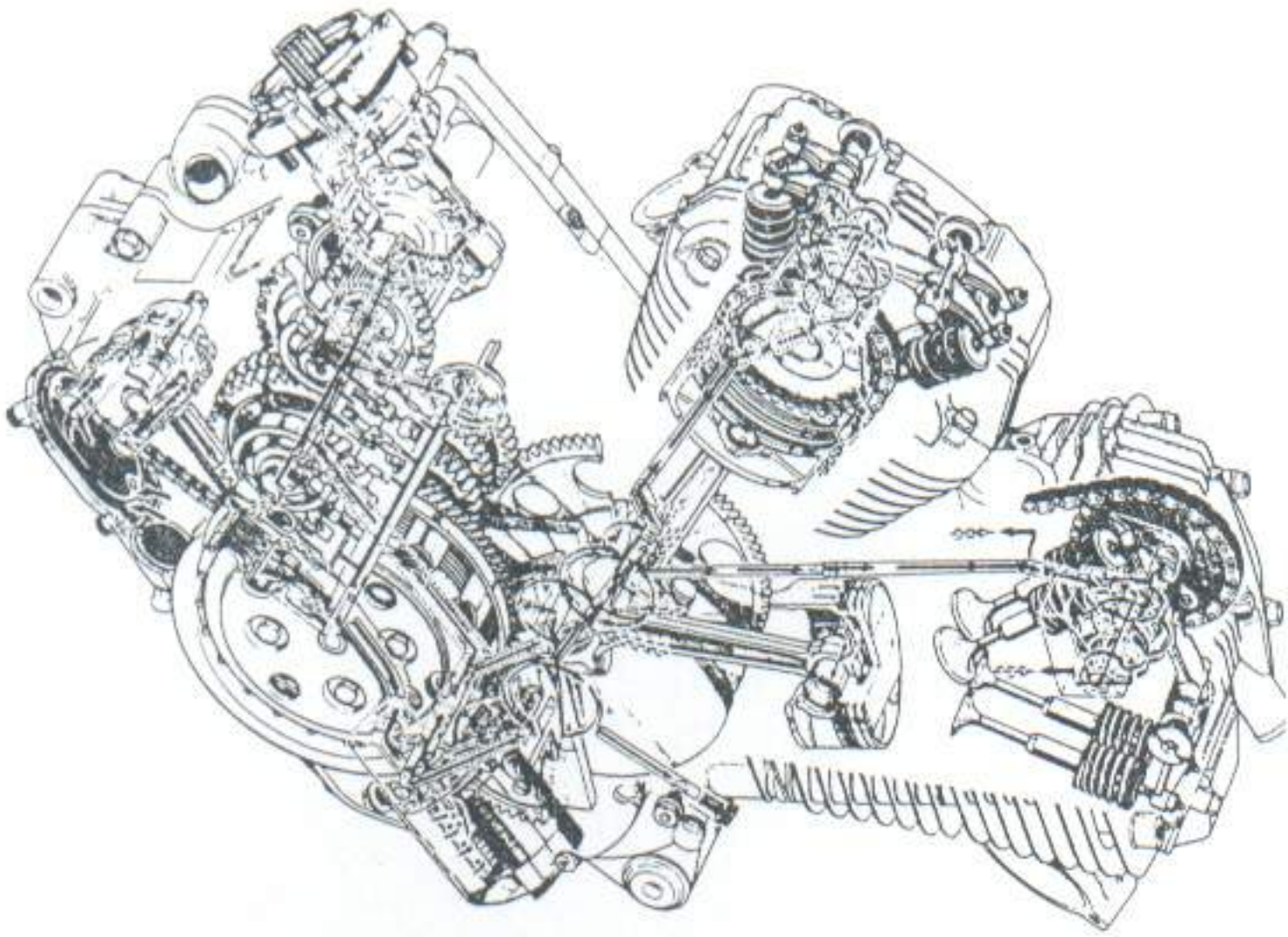


Bild 229
Ölkreislauf

UKŁAD SMAROWANIA - OBIEG

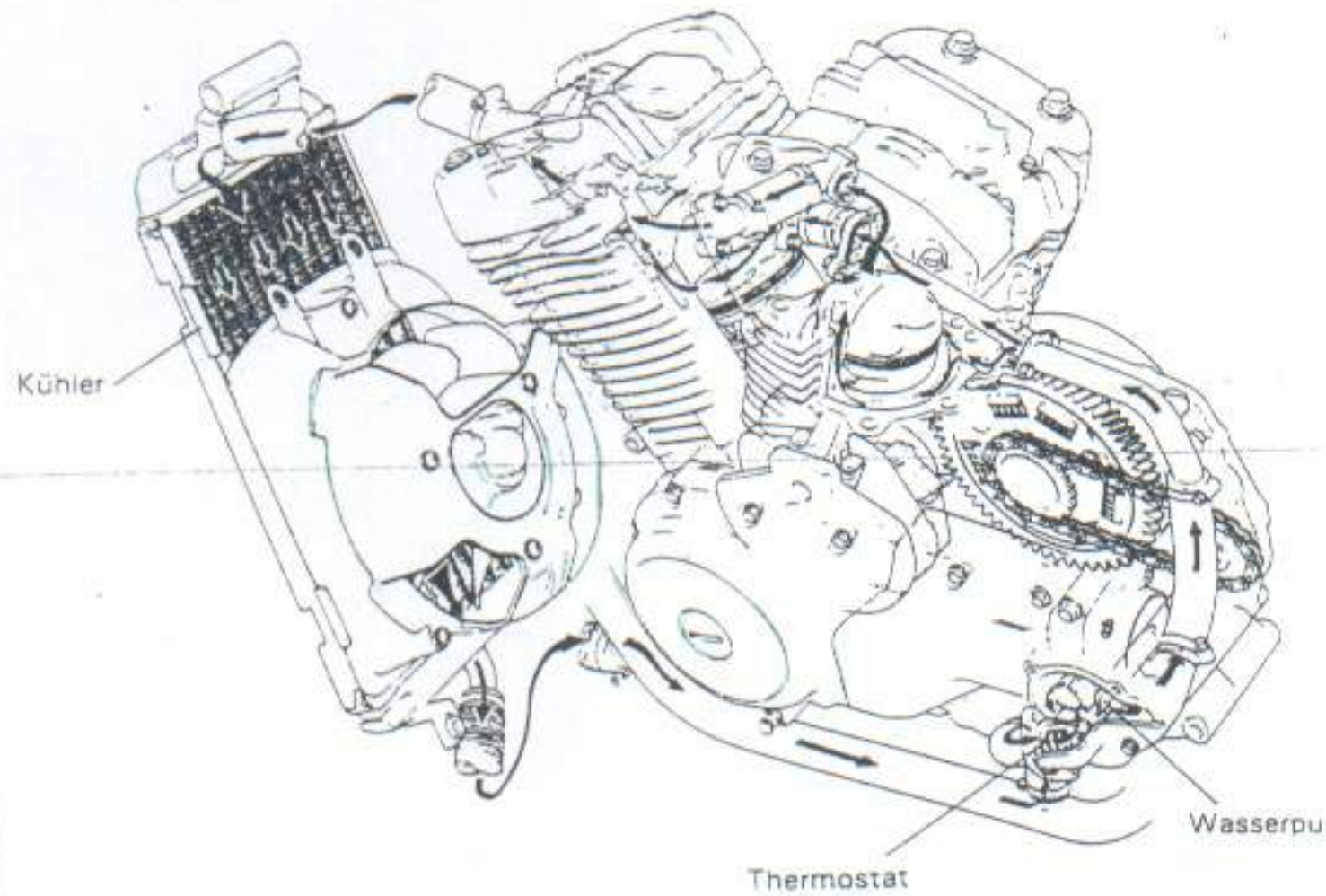


Bild 230
Kühlmittelkreislauf

UKŁAD CHŁODZENIA - OBIEG

Technische Daten

Abmessungen und Leergewicht

	VS 600	VS 750	VS 800
Gesamtlänge	2280 mm E-18	2255 mm	2255 mm
Gesamtbreite	770 mm	750 mm	
Gesamthöhe	1215	1085 mm	
Radstand	1560 mm	1545 mm	
Bodenfreiheit	125 mm		
Sitzhöhe	685 mm		
Leergewicht	200 kg	187 kg	

Motor

Typ	Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle, TSCC, V-Motor im Winkel von 45°		
Anzahl der Zylinder	2		
Bohrung	80 mm		83 mm
Hub	59,5 mm	74,4 mm	74,4 mm
Hubraum	598 cm³	747 cm³	805 cm³
Vergaser	Mikuni BDS 34 SS vorne		BDS3SS
	Mikuni BS 34 SS hinten		BS36SS
Luftfilter	Element aus Vlies		
Anlasser	Elektrischer Anlasser		
Schmiersystem	Nass-Sumpf		

Getriebe

Kupplung	Mehrscheiben-Nass-Kupplung
Getriebe	5-Gang-Synchrongetriebe
Schaltschema	1 abwärts, 4 aufwärts
Primäruntersetzung	1,690 (71/42)
Sekundär-Untersetzungsverhältnis	1,133 (30/30×17/15)
Enduntersetzung	3,090 (34/11)
Gangabstufung:	
– 1. Gang	2,285 (32/14)
– 2. Gang	1,631 (31/19)
– 3. Gang	1,227 (27/22)
– 4. Gang	1,000 (25/25)
– 5. Gang	0,851 (23/27)
Antriebskette	Wellenantrieb

MASS- und EINSTELL-DATEN

MASS- und EINSTELL-DATEN

Fahrgestell

Vorderradaufhängung	Teleskopgabel, Schraubenfeder, ölgedämpft
Hinterradaufhängung	Schwingarm, Schraubenfeder, ölgedämpft, 5fach einstellbare Federvorspannung
Lenkwinkel	40° (rechts und links)
Nachlaufwinkel	56°45'
Nachlaufbetrag	145 mm 143 mm
Wendekreis	2,9 m
Vorderbremse	Scheibenbremse
Hinterbremse	Innenausdehnungsbremse
Vorderreifengrösse	80/90-21 48 H 100/90-19 57 H
Hinterreifengrösse	130 mm
Teleskopgabelweg	130 mm
Hinterrad-Federweg	90 mm

Ventil und Führungen

	Standard	Verschleiss-grenze
Ventildurchmesser – ein	30 mm	–
Ventildurchmesser – aus	28 mm	–
Stösselspiel (bei kaltem Motor) – ein/aus	0,08 – 0,13 mm	–
Abstand Ventilführung / Ventilschaft – ein	0,020 – 0,047 mm	–
Abstand Ventilführung / Ventilschaft – aus	0,035 – 0,062 mm	–
Verbiegung des Ventilschafts – ein/aus	–	0,35 mm
Innendurchmesser der Ventilführung – ein/aus	5,500 – 5,512 mm	–
Aussendurchmesser des Ventilschafts – ein	5,465 – 5,480 mm	–
Aussendurchmesser des Ventilschafts – aus	5,450 – 5,465 mm	–
Ventilschaftschlag – ein/aus	–	0,05 mm
Ventiltellerstärke – ein/aus	–	0,5 mm
Länge des Ventilschaft-Endes – ein/aus	–	4 mm
Ventilsitzbreite – ein/aus	0,9 – 1,1 mm	–
Ventiltellerradialschlag – ein/aus	–	0,03 mm
Ventilfederlänge (unbelastet) – innen	–	38,3 mm
Ventilfederlänge (unbelastet) – aussen	–	40,1 mm
Ventilfederspannung – innen	6,51 – 7,49 kg bei 32,5 mm Länge	–
Ventilfederspannung – aussen	12,09 – 13,91 kg bei 36 mm Länge	–

Nockenwelle und Zylinderkopf

Nockenhöhe – ein	35,958 – 35,998 mm	35,660 mm
Nockenhöhe – aus	36,923 – 36,963 mm	36,630 mm
Nockenwellenlagerspiel	0,032 – 0,066 mm	0,150 mm
Innendurchmesser des Nockenwellenlagerstellenhalters:		
– Nr. 1 Linke Seite/Nr. 2 Rechte Seite	20,012 – 20,025 mm	–
– Nr. 1 Rechte Seite/Nr. 2 Linke Seite	25,012 – 25,025 mm	–
Aussendurchmesser der Nockenwellenlagerstelle:		
– Nr. 1 Linke Seite/Nr. 2 Rechte Seite	19,959 – 19,980 mm	–
– Nr. 1 Rechte Seite/Nr. 2 Linke Seite	24,959 – 24,980 mm	–
Nockenwellenschlag	–	0,10 mm

	Standard	Verschleiss-grenze
Innendurchmesser des Kipphebels – ein/aus	12,000 – 12,018 mm	–
Aussendurchmeser der Kipphebelwelle – ein/aus	11,966 – 11,984	–
Zylinderkopfverzug	–	0,05 mm
Verzug der Zylinderkopfhaube	–	0,05 mm

Zylinder, Kolben und Kolbenringe

	Standard	Verschleiss-grenze
Kompressionsdruck	1450 kPa	1000 kPa
Kompressionsdruckunterschied	–	200 kPa
Abstand Kolben/Zylinder	0,035 – 0,065 mm	0,120 mm
Zylinderbohrung	80,000 – 80,015 mm	80,085 mm
Zylinderbohrung VS 800	83,000 – 83,015 mm	83,085mm
Kolbendurchmesser	79,950 – 79,965 mm	79,880 mm
Kolbendurchmesser VS 800	82,950 – 82,965 mm	82,880 mm
	15 mm vom Kolbenhemdende	
Zylinderverzug	–	0,05 mm
Kolbenringspalt (frei):		
– 1. Ring N	ca. 10,5 mm	8,4 mm
– 2. Ring N	ca. 10,5 mm	8,4 mm
Kolbenringspalt (eingesetzt):		
– 1. Ring	0,20 – 0,35 mm	0,70 mm
– 2. Ring	0,20 – 0,35 mm	0,70 mm
Abstand Kolbenring/Ringnut:		
– 1. Ring	–	0,180 mm
– 2. Ring	–	0,150 mm
Breite der Kolbenringnut:		
– 1. Ring	1,01 – 1,03 mm	–
– 2. Ring	1,21 – 1,23 mm	–
– Ölabstreifring	2,51 – 2,53 mm	–
Kolbenringstärke:		
– 1. Ring	0,975 – 0,990 mm	–
– 2. Ring	1,170 – 1,190 mm	–
Kolbenauge	20,002 – 20,008 mm	20,030 mm
Aussendurchmesser des Kolbenbolzens	19,996 – 20,000 mm	19,980 mm

Pleuel und Kurbelwelle

	Standard	Verschleiss-grenze
Innendurchmesser des Pleuelkopfs	20,010 – 20,018 mm	20,040 mm
Seitenspiel am Pleuelfuss	0,10 – 0,20 mm	0,30 mm
Pleuelfussbreite	21,95 – 22,00 mm	–
Kurbelzapfenbreite	22,10 – 22,15 mm	–
Pleuelfussspiel	0,024 – 0,042 mm	0,080 mm
Aussendurchmesser des Kurbelzapfens	40,982 – 41,000 mm	–
Kurbelwellenlagerstellenspiel	0,020 – 0,050 mm	0,080 mm
Aussendurchmesser der Kurbelwellenlagerstelle	47,965 – 47,980 mm	–
Dicke des Kurbelwellen-Drucklagers	1,925 – 2,175 mm	–
Kurbelwellenaxialspiel	0,05 – 0,10 mm	–
Kurbelwellenschlag	–	0,05 mm

MASS- und EINSTELL-DATEN

Ölpumpe

	Standard	Verschleiss-grenze
Ölpumpenuntersetzungsverhältnis	1,859 (71/42×32/29)	–
Öldruck (bei 60° C)	Über 350 kPa Unter 650 kPa bei 3000 min⁻¹	

Kupplung

	Standard	Verschleiss-grenze
Reiblamellenstärke – Nr. 1	2,92 – 3,08 mm	2,62 mm
Reiblamellenstärke – Nr. 2	3,42 – 3,58 mm	3,12 mm
Stahllamellenverzug	–	0,10 mm
Freie Länge der Kupplungsfeder	–	34 mm
Kupplungshauptzylinderbohrung	14,000 – 14,043 mm	–
Kupplungshauptzylinderkolben-Durchmesser	13,957 – 13,984 mm	–
Kupplungsausrückzylinderbohrung	38,100 – 38,162 mm	–
Kupplungsausrückzylinderkolben-Durchmesser	38,042 – 38,075 mm	–

Getriebe

	Standard	Verschleiss-grenze
Primäruntersetzung	1,690 (71/42) mm	–
Sekundär-Untersetzungsverhältnis	1,133 (30/30×17/15) mm	–
Enduntersetzung	3,090 (34/11) mm	–
Gangabstufung:		
– 1. Gang	2,285 (32/14)	–
– 2. Gang	1,631 (31/19)	–
– 3. Gang	1,227 (27/22)	–
– 4. Gang	1,000 (25/25)	–
– 5. Gang	0,851 (23/27)	–
Abstand Schaltgabel/Laufrille:		
– Nr. 1	0,10 – 0,30 mm	0,50 mm
– Nr. 2	0,10 – 0,30 mm	0,50 mm
Schaltgabel-Laufrillenbreite:		
– Nr. 1	5,50 – 5,60 mm	–
– Nr. 2	4,50 – 4,60 mm	–
Schaltgabelstärke:		
– Nr. 1	5,30 – 5,40 mm	–
– Nr. 2	4,30 – 4,40 mm	–

Wellenantrieb

	Standard	Verschleiss-grenze
Spiel des Sekundär-Kegelrads	0,05 – 0,32 mm	–
Spiel des Endantriebs-Kegelrads – Antriebsseite	0,03 – 0,064 mm	–

Vergaser VS 750

	Nr. 1 (Rückseite)	Nr. 2 (Vorderseite)
Vergasertyp	Mikuni BS34SS	Mikuni BDS34SS

Kenn-Nummer	38A20	38A20
Bohrung	34 mm	34 mm
Leerlaufdrehzahl	1000 ± 100 U/min	1000 ± 100 U/min
Kraftstoffstand	9,5 ± 0,5 mm	17,5 ± 0,5 mm
Schwimmerhöhe	27,7 ± 1,0 mm	11,5 ± 1,0 mm
Hauptdüse (M.J.)	# 132,5 mm	# 132,5 mm
Hauptluftdüse (M.A.J.)	0,7 mm	0,7 mm
Düsennadel (J.N.)	5D22-3	5D22-3
Nadeldüse (N.J.)	P-4	P-3
Drosselventil (Th.V.)	# 110	# 110
Vordüse (P.J.)	# 40	# 32.5
Umgehung (B.P.)	1,1, 1,1, 1,3 mm	1,0, 1,1, 1,1, mm
Gemischauslass (P.O.)	1,0 mm	1,0 mm
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	1,5 mm
Startdüse (G.S.)	# 40	# 37,5
Gemischregulierschraube (P.S.)	Voreinstellung (3½ Umdr. heraus)	Voreinstellung (3½ Umdr. heraus)
Vorluftdüse (P.A.J.)	Voreinstellung	Voreinstellung
Gaskabelspiel	0,5 – 1,0 mm	0,5 – 1,0 mm

Vergaser Österreich VS 600

Vergasertyp	E 22 (Nr. 1)	E 22 (Nr. 2)
Bohrung	Mikuni VS34SS	Mikuni BDS34SS
Kenn-Nummer	34 mm	34 mm
Leerlaufdrehzahl	39E7	39E7
Schwimmerhöhe	1200 ± 100 mm^{-1}	1200 ± 100 mm^{-1}
Hauptdüse (M.J.)	27,7 ± 1,0 mm	11,5 ± 1,0 mm
Hauptluftdüse (M.A.J.)	# 102,5	# 97,5
Düsennadel (J.N.)	0,6 mm	1,0 mm
Nadeldüse (N.J.)	5 D 22-4. Gang	5 D 22-3. Gang
Gasschieber (Th.V.)	P-3	P-3
Leerlaufdüse (P.J.)	# 110	# 110
Ventilsitz (V.S.)	# 35	# 32,5
Anlasserdüse (G.S.)	1,5 mm	1,5 mm
Leerlaufluftschraube (P.S.)	# 25	# 25
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	Voreinstellung (1¾ Umdr. heraus)	Voreinstellung (3 Umdr. heraus)
Gaszugspiel	# 75	# 75
Spiel des Choke-Zugs	3 – 6 mm	3 – 6 mm
	0,5 – 1,0 mm	0,5 – 1,0 mm

Vergaser VS 800 Österreich

Vergasertyp	E 17, 22 (Nr. 1)	E 17, 22 (Nr. 2)
Bohrung	Mikuni BS36SS	Mikuni BDS36SS
Identifikations-Nummer	36 mm	36 mm
Leerlaufdrehzahl	38E3	38E3
Schwimmerhöhe	1100 ± 100 mm^{-1}	1100 ± 100 mm^{-1}
Hauptdüse (M.J.)	27,7 ± 1,0 mm	9,1 ± 1,0 mm
Hauptluftdüse (M.A.J.)	# 107,5	# 100
Düsennadel (J.N.)	1,8 mm	1,8 mm
Nadeldüse (N.J.)	5F109-(3)	5C29-(3)
Drosselventil (Th.V.)	P-3	P-4
Leerlaufdüse (P.J.)	# 115	# 115
	# 45	# 40

MASS- und EINSTELL-DATEN

MASS- und EINSTELL-DATEN

Umgehung (B.P.)	0,8 mm × 2 Stück	0,8 mm × 3 Stück
Leerlaufauslass (P.O.)	0,8 mm	1,0 mm
Ventilsitz (V.S.)	1,5 mm	1,5 mm
Starterdüse (G.S.)	# 25	# 22,5
Leerlaufluftschraube (P.S.)	Voreinstellung (1 3/8 Ausdrehungen)	Voreinstellung (1 Ausdrehung)
Leerlaufluftdüse (P.A.J.)	Nr. 1: # 70 Nr. 2: 2 mm	Nr. 1 # 65 Nr. 2 1,2 mm
Gasseilspiel	0,5 – 1,0 mm	0,5 – 1,0 mm
Chokeseilspiel	0,5 – 1,0 mm	0,5 – 1,0 mm

Elektrische Anlage

Zündzeitpunkt	5° vor OT unter 1650 min⁻¹ und 30° vor OT unter 3500 min⁻¹	
Zündfolge	1 · 2	
Zündkerze – Typ	N.G.K. DPR8EA-9 ND: X24EPR-U 9	
Elektrodenabstand	0,8 – 0,9 mm	
Funkenleistung	über 8 bei 1 atü	
Widerstand der Signalerregerspule	ca. 50 – 200 Ω (G – Bl)	
Widerstand der Lichtmaschinenwicklung – beim Laden	0,1 – 1,5 Ω	Y – Y
Widerstand der Zündspule – Primär	2 – 6 Ω	Pluspol – Minuspol
Widerstand der Zündspule – Sekundär	15 – 40 k Ω	Kerzenstecker – Pluspol
Nullastspannung der Lichtmaschine (bei kaltem Motor)	Mehr als 65 V (Wechselspannung) bei 5000 min⁻¹	
Regelspannung	über 13,5 – 15,5 V bei 5000 min⁻¹	
Widerstand des Anlasserrelais	2 – 6 Ω	
Batterie:		
– Typenbezeichnung	YB16B-A 1	
– Kapazität	12 V 57,6 kC (16 Ah)/10 Std.	
– Säuredichte	1,28 bei 20° C	
Sicherung:		
– Scheinwerfer	10 A	
– Blinklicht	10 A	
– Zündung	10 A	
– Hauptsicherung	25 A	
– Stromquelle	10 A	

Wattzahlen

Scheinwerfer – HI	60 W
Scheinwerfer – LO	55 W
Begrenzungsleuchte	4 W
Rück-/Bremslicht	5/21 W
Blinklicht	21 W
Drehzahlmesserbeleuchtung	3,4 W
Anzeigelampe für Motorkühlflüssigkeitstemperatur	3 W
Blinkeranzeigelämpchen	3 W
Fernlichtanzeigelämpchen	1,7 W
Leerlaufanzeigelämpchen	3 W
Öldruckanzeigelämpchen	3 W
Kennzeichenbeleuchtung	5 W

Bremse und Rad

	Standard	Verschleiss-Grenze
Bremspedalspiel	20 – 30 mm	–
Hintere Bremspedalhöhe	40 mm	–
Dicke der Bremsbeläge – Hinten	–	1,5 mm
Innendurchmesser der Bremstrommel – Hinten	–	180,7 mm
Bremsscheibenstärke – Vorne	5,0 ± 0,2 mm	4,5 mm
Bremsscheibenschläge	–	0,30 mm
Hauptbremszylinderbohrung:		
– Vorne	12,700 – 12,743 mm	–
– Vorne VS 750	15,870 –15,913 mm	–
Durchmesser des Hauptbremszylinderkolbens:		
– Vorne	12,657 – 12,684 mm	–
– Vorne VS 750	15,827 – 15,854 mm	–
Bremssattelzylinderbohrung:		
– Vorne	42,850 – 42,926 mm	–
– Vorne VS 750	38,180 – 38,256 mm	–
Durchmesser des Bremssattelkolbens:		
– Vorne	42,770 – 42,820 mm	–
– Vorne VS 750	38,098 – 38,148 mm	–
Radfelgenschlag – Axial	–	2,0 mm
Radfelgenschlag – Radial	–	2,0 mm
Radachsenschlag – Vorne	–	0,25 mm
Radachsenschlag – Hinten	–	0,25 mm
Reifengrösse – Vorne	80/90-21 48 H	–
Reifengrösse – Vorne VS 750	100/90-19 57 H	–
Reifengrösse – Hinten	140/90-15 M/C 70 H	–
Reifenprofiltiefe – Vorne	–	1,6 mm
Reifenprofiltiefe – Hinten	–	2,0 mm

Radaufhängung

Teleskopgabelhub	130 mm	–
Länge der Teleskopgabelfeder (unbelastet)	–	348,3 mm
– VS 750		563 mm
Gabelölstand	118 mm	
– VS 750	144 mm	–
– VS 800	124 mm	–
Hinterradfederweg	90/115 mm	
– VS 750	115 mm	
Schwingachsschlag	–	0,30 mm

Reifendruck

Normale Fahrbedingungen	Solo	mit Sozius
Reifendruck bei kaltem Reifen – Vorne	200 kPa	225 kPa
Reifendruck bei kaltem Reifen – Hinten	225 kPa	250 kPa

Kraftstoff, Öl und Kühlflüssigkeit

Kraftstofftyp	Benzin mit 85 – 95 Oktan oder höher nehmen. Es empfiehlt sich bleifreies Benzin
Kraftstofftank einschliesslich Reserve	12 Liter
Reserve	3 Liter
Motoröltyp	SAE10W/40, API SE oder SF

100/90-19 57H	80/90-21 48H	140/90-15 M/C 70H
BRIDGESTONE L307	BRIDGESTONE L307	BRIDGESTONE G544

Motorölfüllmenge:	
– Wechsel	2400 ml
– Filterwechsel	2800 ml
– Überholung	3300 ml
Teleskopgabelöl	Gabelöl # 10
Gabelölfüllmenge (je Holm)	418 ml
– VS 750	337 ml
Öl des Endantriebs-Kegelradgehäuses	Hypoid-Öl SAE 90, Bezeichnung GL-5 der API-Klassifizierung
Einfüllmenge des Endantriebs-Kegelradgehäuses	200 – 220 ml
Bremsflüssigkeitstyp	DOT 4
Kühlflüssigkeits-Einfüllmenge	1700 ml

Thermostat, Kühler und Kühlerventilator

	Standard	Verschleiss-grenze
Öffnungstemperatur des Thermostatventils	75 ± 1,5° C	–
Hub des Thermostatventils	Über 6 mm bei 90° C	–
Auslösedruck des Kühlerdeckelventils	110 ± 15 kPa	–
Betriebstemperatur des Kühlerventilator-Thermoschalters:		
– ON	ca. 105° C	–
– OFF	ca. 100° C	–
Widerstand der Motorkühlflüssigkeitstemperatur-Anzeige:		
– 50°C	ca. 153,9 Ω	–
– 80°C	ca. 51,9 Ω	–
– 100°C	ca. 27,4 Ω	–
– 120°C	ca. 16,1 Ω	–

Anzugsmomente

Motor

Zylinderkopfdeckelschraube:	
– M6	9 – 11 Nm
– M8	21 – 25 Nm
Zylinderkopfschraube und -mutter:	
– M10	35 – 40 Nm
– M8	8 – 12 Nm
– M6	9 – 11 Nm
Primärantriebszahnradschraube	80 – 110 Nm
Kupplungstrommelnabenmutter	50 – 70 Nm
Kipphebelschraube	25 – 30 Nm
Kettenführungsschraube	8 – 12 Nm
Kettenspannerschraube	8 – 12 Nm
Nockenwellenritzelschraube	14 – 16 Nm
Tappeteinsteller-Gegenmutter	13 – 16 Nm
Kurbelgehäuseschraube:	
– M6	9 – 13 Nm
– M8	20 – 24 Nm
Sekundärgetriebegehäuseschraube	20 – 24 Nm

Ölspeisungsverschluss-Schraube:		
– M6	4 – 7	Nm
– M8	8 – 12	Nm
– M10	12 – 18	Nm
– M14	20 – 25	Nm
– M16	20 – 25	Nm
Ölschlauchklemmschraube	8 – 12	Nm
Generatordeckelloch-Verschluss-Schraube	12 – 18	Nm
Inspektionsschraube für OT	20 – 25	Nm
Ölabschlass-Schraube	18 – 23	Nm
Ölpumpenschraube	7 – 9	Nm
Öablassventil	25 – 30	Nm
Ölfilterverschraubung	12 – 18	Nm
Motormontageschraube:		
– L: 125	70 – 88	Nm
– L: 130	70 – 88	Nm
– L: 150	70 – 88	Nm
Antriebswellenschraube	60 – 70	Nm
Sekundärgetriebe-Antriebswellenmutter	80 – 110	Nm
Generatorrotorschraube	140 – 160	Nm
Rahmenmontageschraube	40 – 60	Nm
Motormontagebügelschraube:		
– M8	18 – 28	Nm
– M6	8 – 12	Nm
Pleuelstangenmutter	49 – 53	Nm

Kühlung

Radiatormontageschraube – M10	50 – 65	Nm
Ventilatorschalter	10 – 15	Nm
Temperaturmessgeber	12 – 15	Nm

Wellenantrieb

Sekundärgetriebe-Antriebskegelradgehäuseschraube	18 – 28	Nm
Sekundärgetriebe-Abtriebskegelradgehäuseschraube	18 – 28	Nm
Endgetriebe-Antriebskegelradwellenmutter	90 – 110	Nm
Endgetriebe-Antriebskegelradlagerhaltebüchse	90 – 120	Nm
Endgetriebe-Abtriebskegelradlagerhalteschraube	8 – 10	Nm
Endgetriebe-Lagerflanschschraube	20 – 26	Nm

Fahrgestell

Lenksäulenkopfmutter	60 – 100	Nm
Vordergabeldeckelschraube	25 – 30	Nm
Untere Vordergabelklemmschraube	20 – 30	Nm
Lenkstangenklemmschraube	12 – 20	Nm
Lenkstangenhalterschraube	40 – 50	Nm
Lenkstangenhaltermutter	40 – 50	Nm
Vordergabeldämpferstangenschraube	15 – 25	Nm
Vorderachsmutter	36 – 52	Nm
Vorderachsklemmschraube	15 – 25	Nm
Vordere Hauptzylindermontageschraube	5 – 8	Nm
Bremsschlauchverschraubung	20 – 25	Nm
Bremsbackenmontageschraube	25 – 40	Nm
Bremsbackengehäuseschraube	15 – 20	Nm

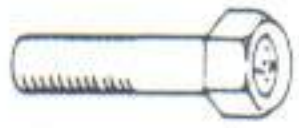
MASS- und EINSTELL-DATEN

Bremsbackenentlüftungsventil	6 – 9 Nm
Bremsscheibenschraube	15 – 25 Nm
Nabenflanschschraube	20 – 30 Nm
Speichennippel	4 – 5 Nm
Kupplungshauptzylindermontageschraube	5 – 8 Nm
Befestigungsschraube des hinteren Stossdämpfers:	
– oben	20 – 30 Nm
– unten	20 – 30 Nm
Hinterachsmutter	50 – 80 Nm
Hinterbremse-Nockenhebelschraube	5 – 8 Nm
Bremsmomentstrebenmutter:	
– vorne	20 – 30 Nm
– hinten	20 – 30 Nm
Endgetriebegehäuse-Befestigungsmutter	35 – 45 Nm
Hinterradabtriebsscheibenschraube	8 – 12 Nm
Schwingendrehbolzenmutter	50 – 80 Nm
Vordere Fussrastenschraube	15 – 25 Nm
Hinterrad-Nabendämpferschraube	90 – 100 Nm

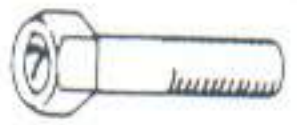
Für oben nicht aufgeführte Schrauben und Muttern auf diese Tabelle Bezug nehmen.

Schraubendurchmesser A	herkömmliche oder mit «4» markierte Schraube	Mit «7» markierte Schraube
4 mm	1 – 2 Nm	1,5 – 3 Nm
5 mm	2 – 4 Nm	3 – 6 Nm
6 mm	4 – 7 Nm	8 – 12 Nm
8 mm	10 – 16 Nm	18 – 28 Nm
10 mm	22 – 35 Nm	40 – 60 Nm
12 mm	35 – 55 Nm	70 – 100 Nm
14 mm	50 – 80 Nm	110 – 160 Nm
16 mm	80 – 130 Nm	170 – 250 Nm
18 mm	130 – 190 Nm	200 – 280 Nm

Herkömmliche Schraube

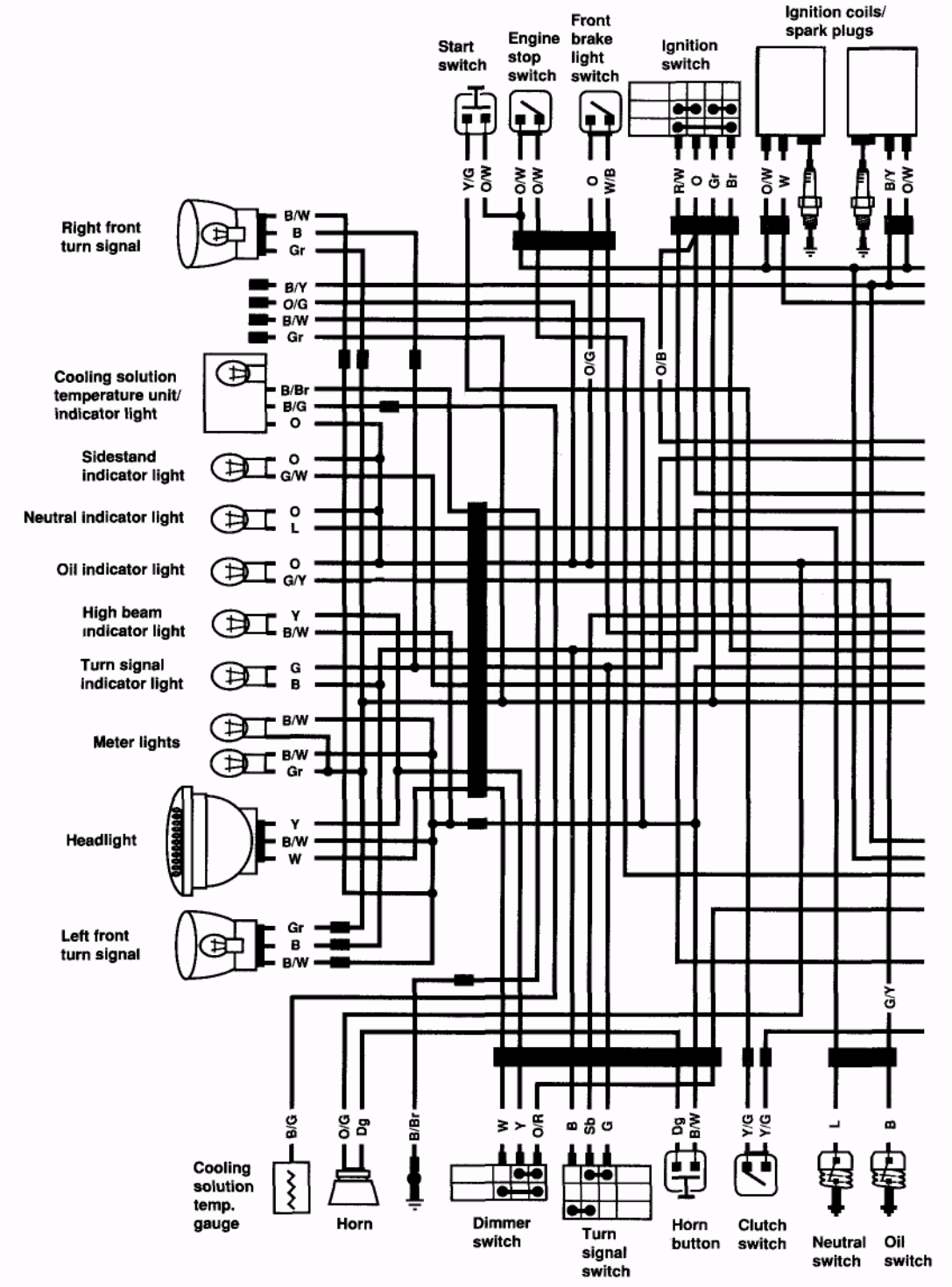


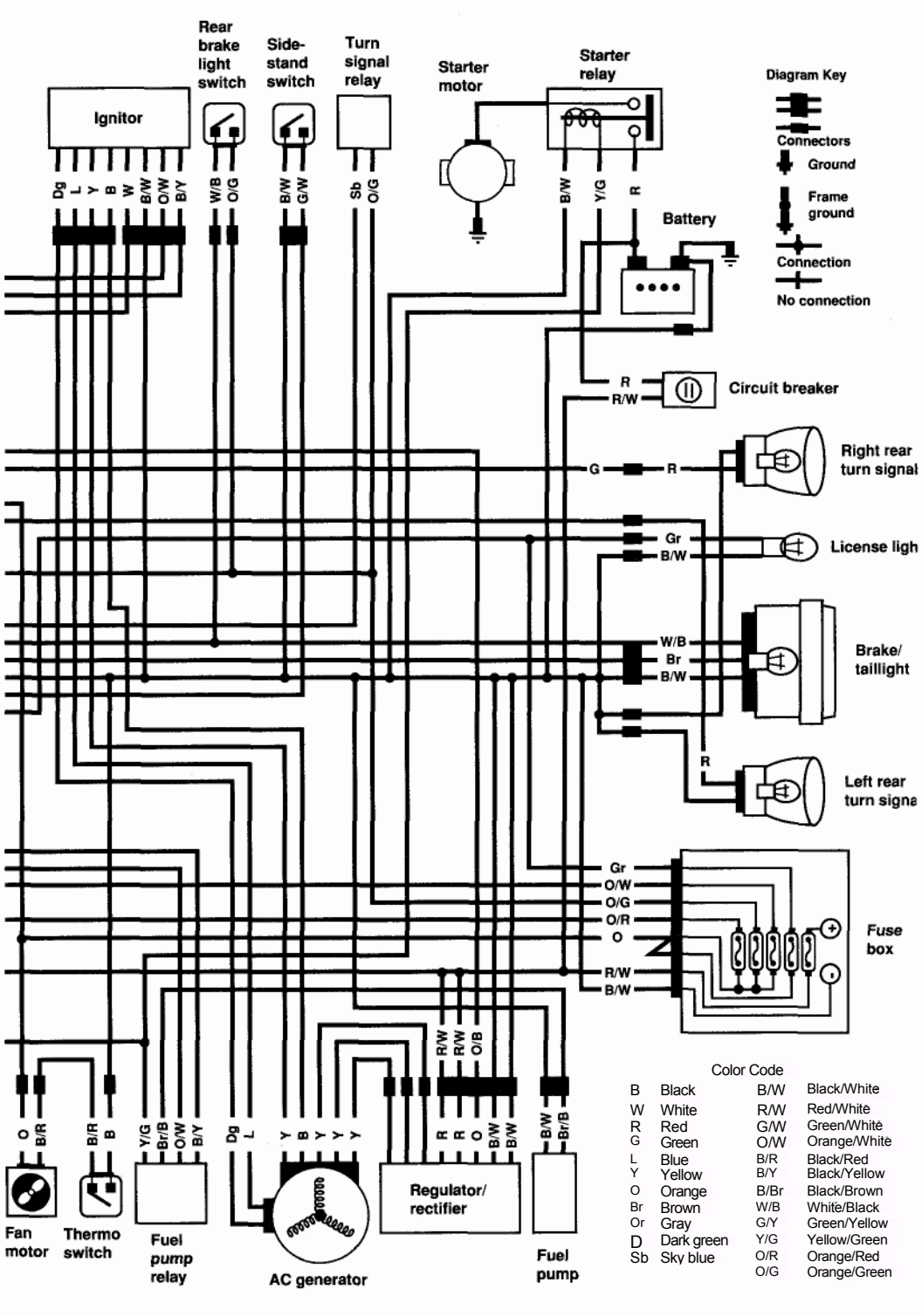
Mit «4» markierte Schraube



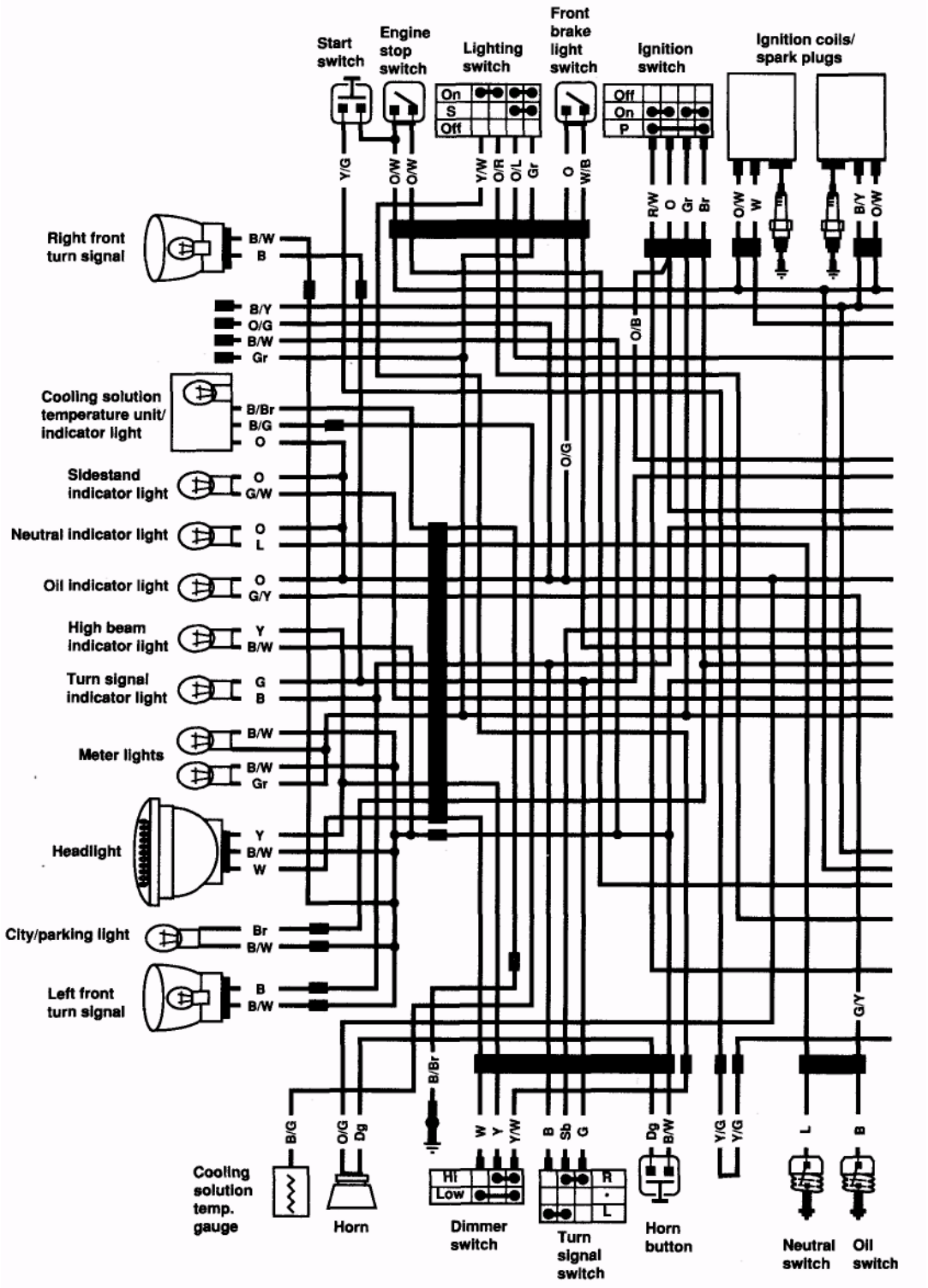
Mit «7» markierte Schraube

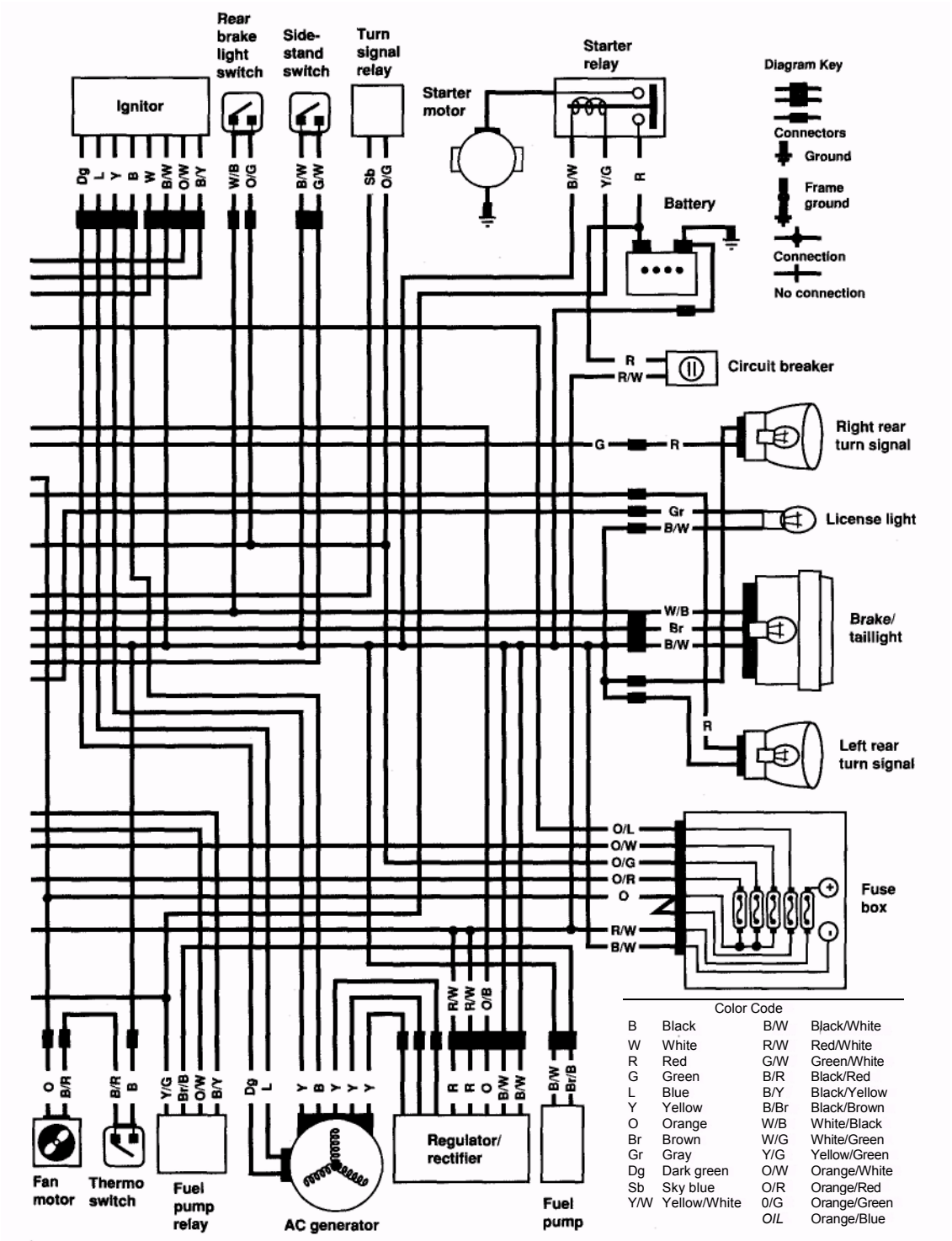
1986 VS700 (U.S. and Canada)



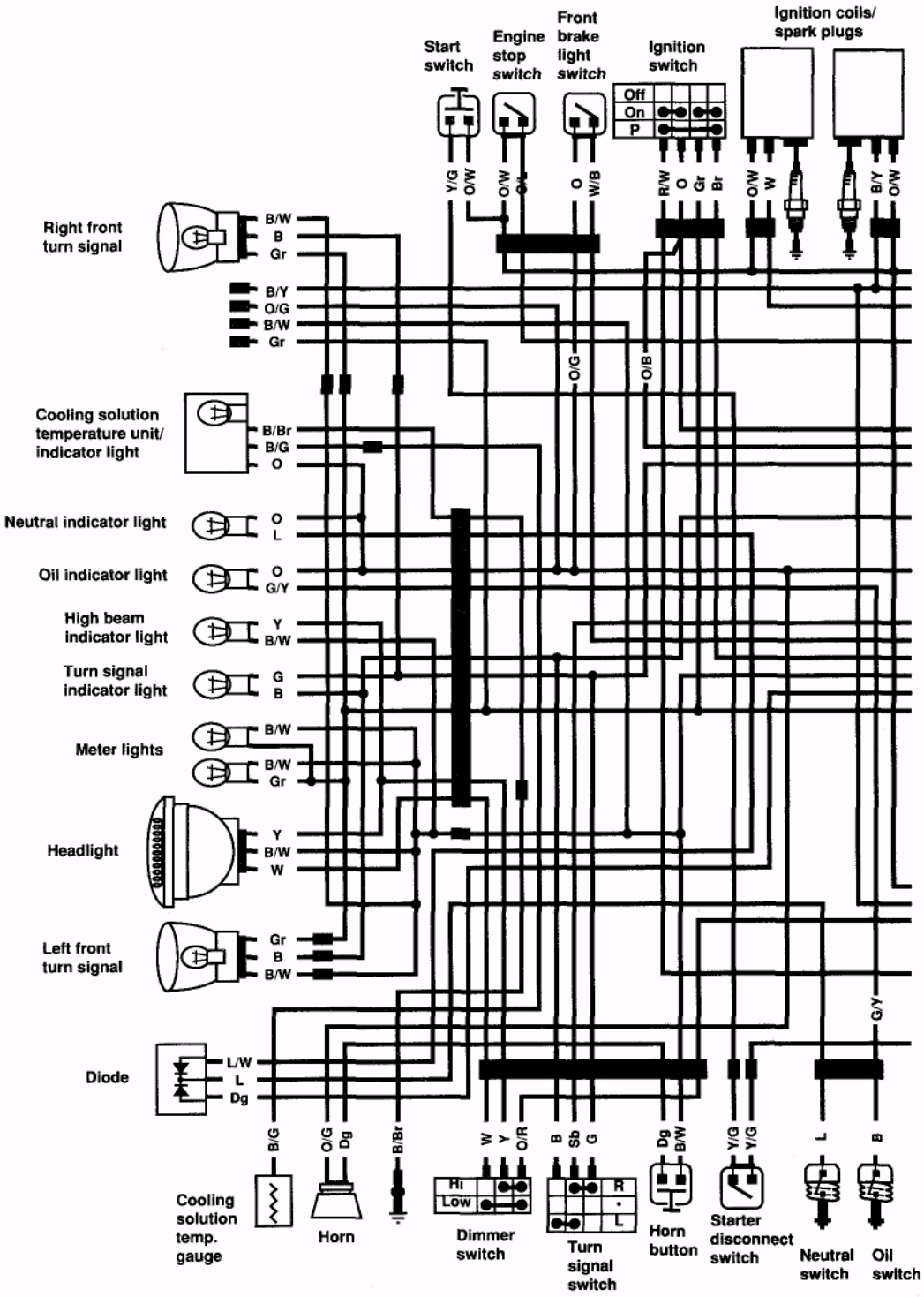

Rear brake light switch
Side-stand switch
Turn signal relay
Starter motor
Starter relay
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
Ignitor
Dg L Y B W B/W O/W B/Y
W/B O/G
B/W G/W
Sb O/G
B/W Y/G R
Battery
R R/W
Circuit breaker
G R
Right rear turn signal
Gr B/W
License ligh
W/B Br B/W
Brake/ taillight
R
Left rear turn signa
Gr O/W O/G O/R O
R/W B/W
Fuse box
R/W R/W O/B
B/W Br/B
O B/R
B/R B
Y/G Br/B O/W B/Y
Dg L
Y B Y Y Y
R R O B/W B/W
Fan motor
Thermo switch
Fuel pump relay
AC generator
Regulator/ rectifier
Fuel pump
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Or Gray
D Dark green
Sb Sky blue
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
O/W Orange/White
B/R Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
G/Y Green/Yellow
Y/G Yellow/Green
O/R Orange/Red
O/G Orange/Green

1986VS700(U.K.)

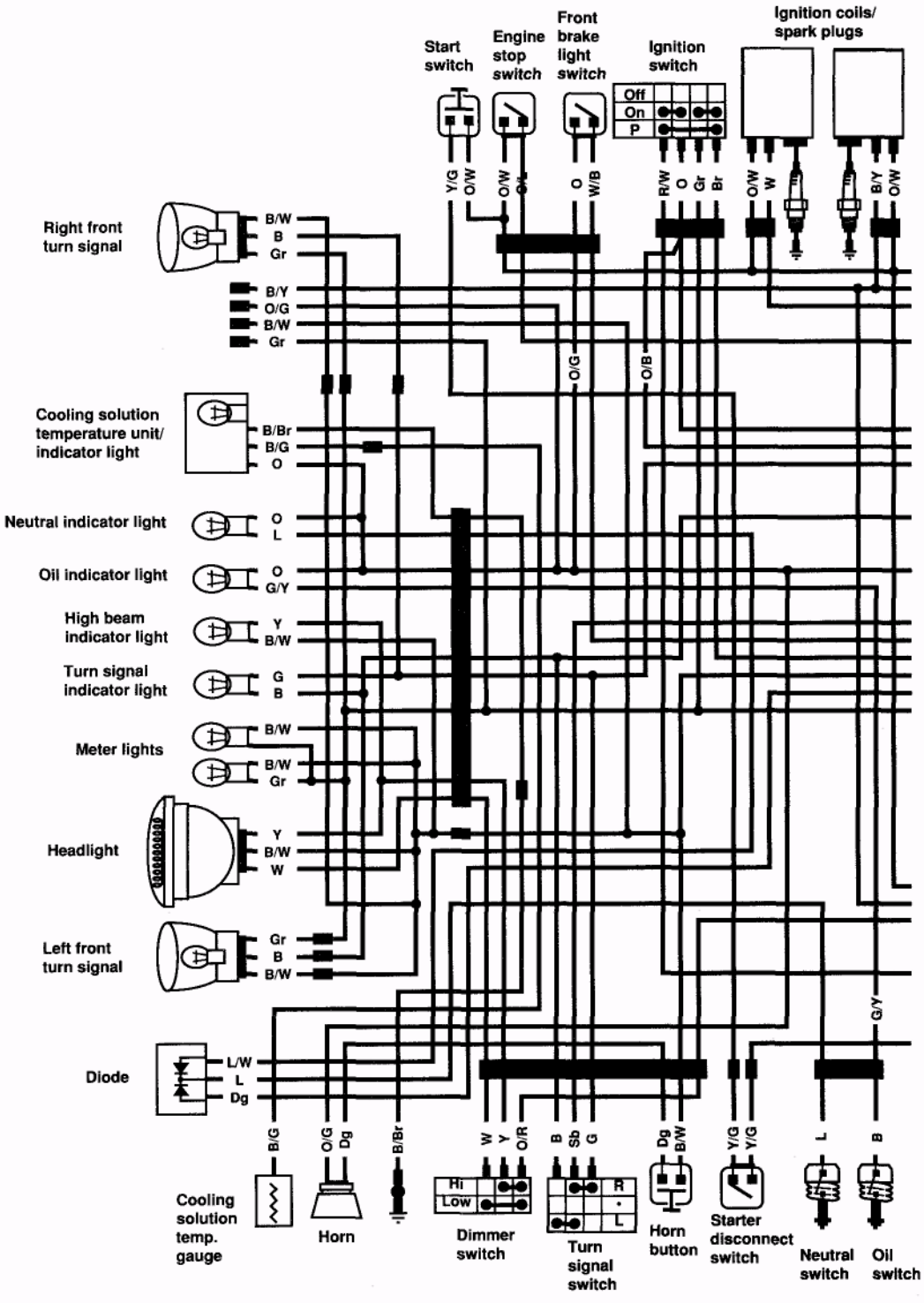


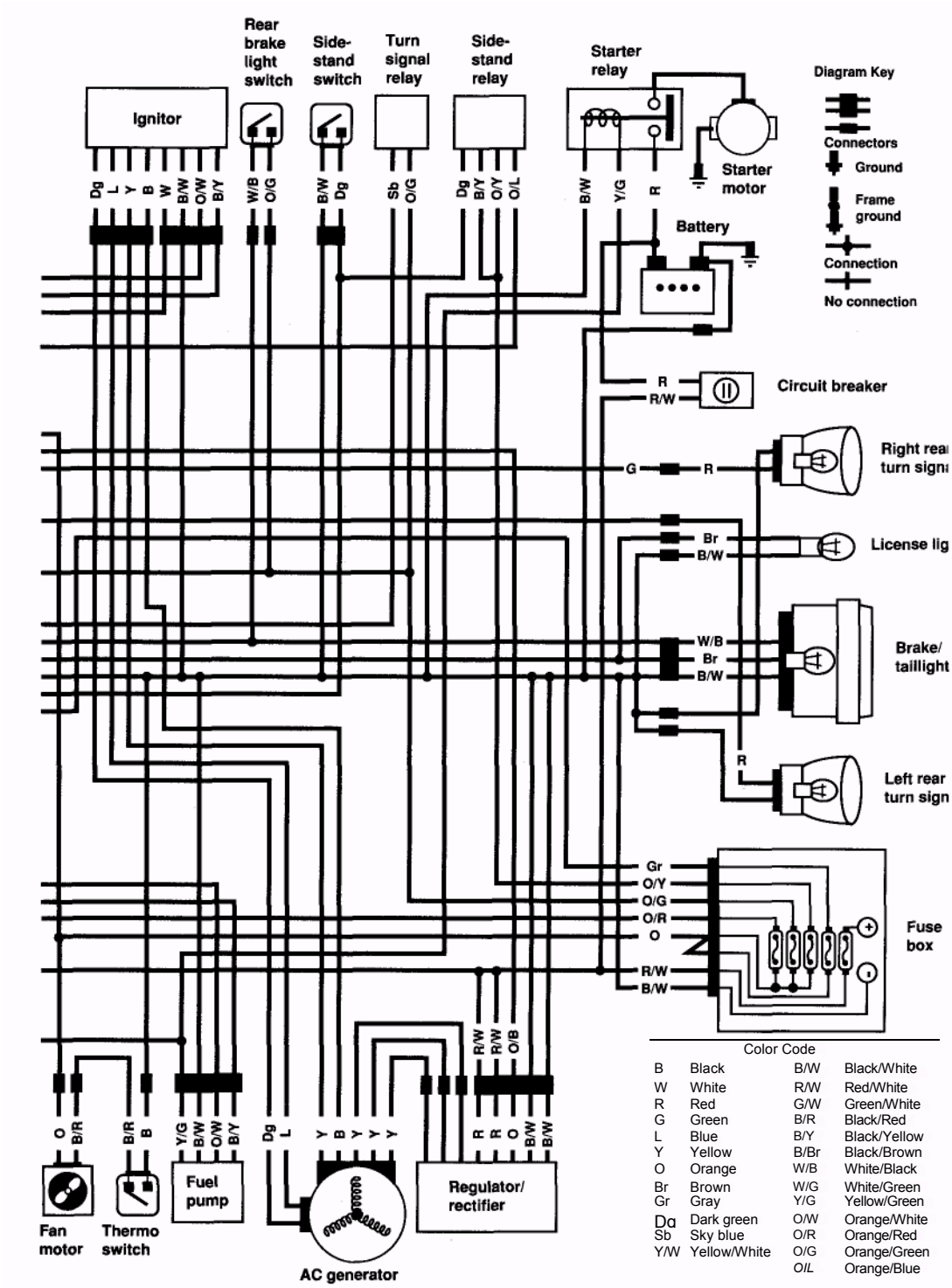

Rear brake light switch
Side-stand switch
Turn signal relay
Starter relay
Starter motor
Ignitor
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
Battery
Circuit breaker
Right rear turn signal
License light
Brake/ taillight
Left rear turn signal
Fuse box
Fan motor
Thermo switch
Fuel pump relay
AC generator
Regulator/ rectifier
Fuel pump
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Gr Gray
Dg Dark green
Sb Sky blue
Y/W Yellow/White
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
B/R Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
W/G White/Green
Y/G Yellow/Green
O/W Orange/White
O/R Orange/Red
0/G Orange/Green
O/L Orange/Blue

1987 VS700 (U.S. and Canada)

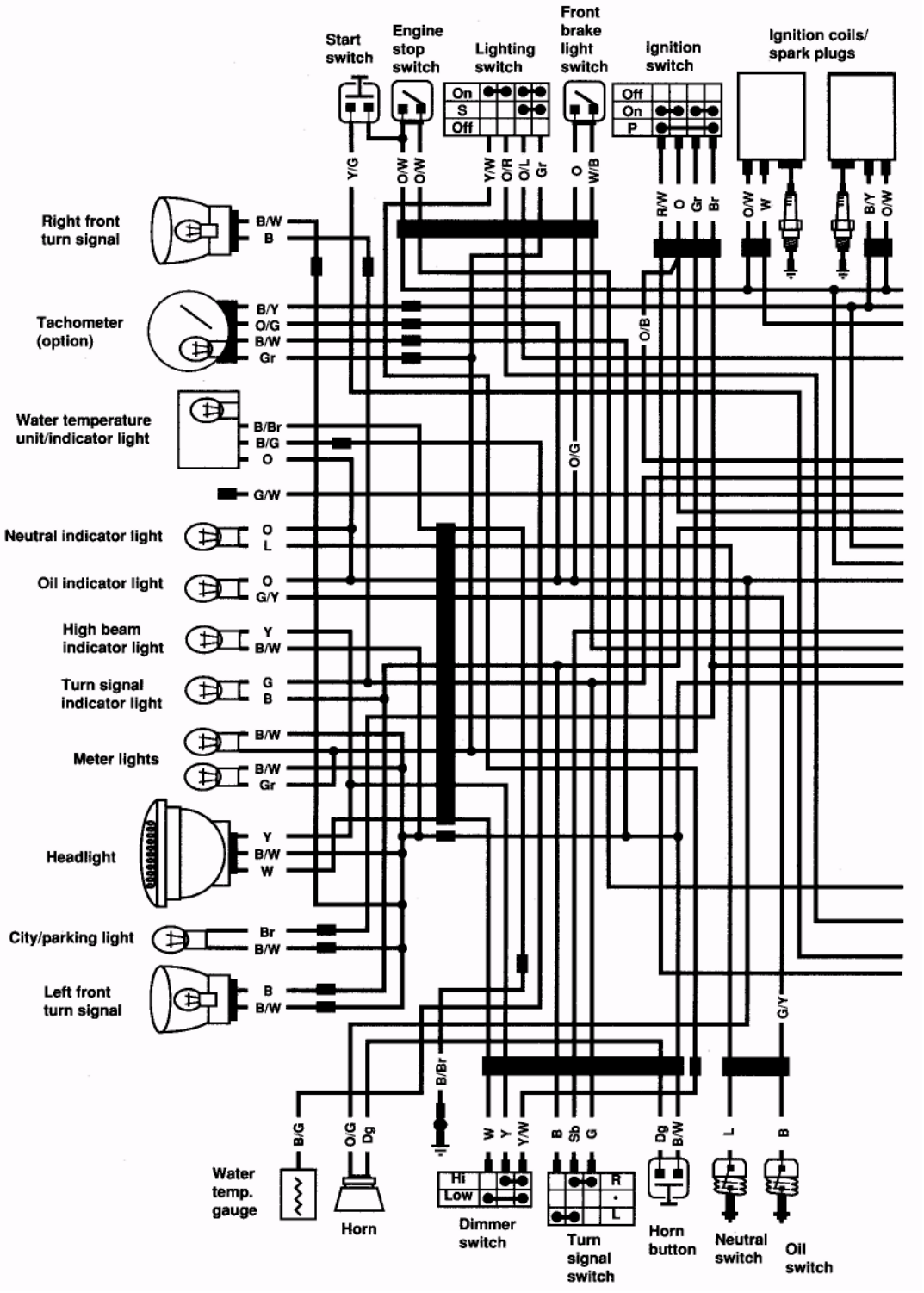


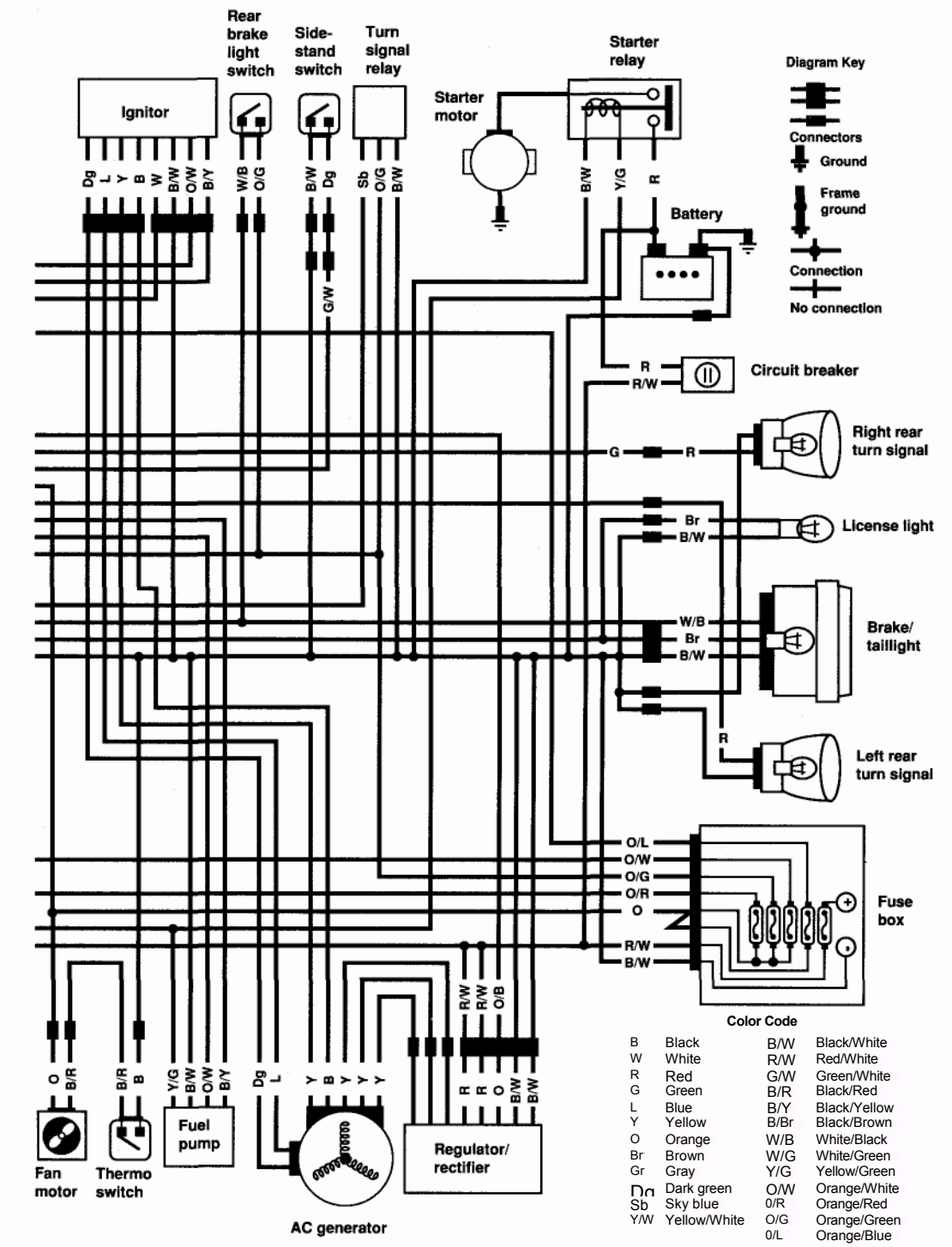
1987 VS700 (U.S. and Canada)



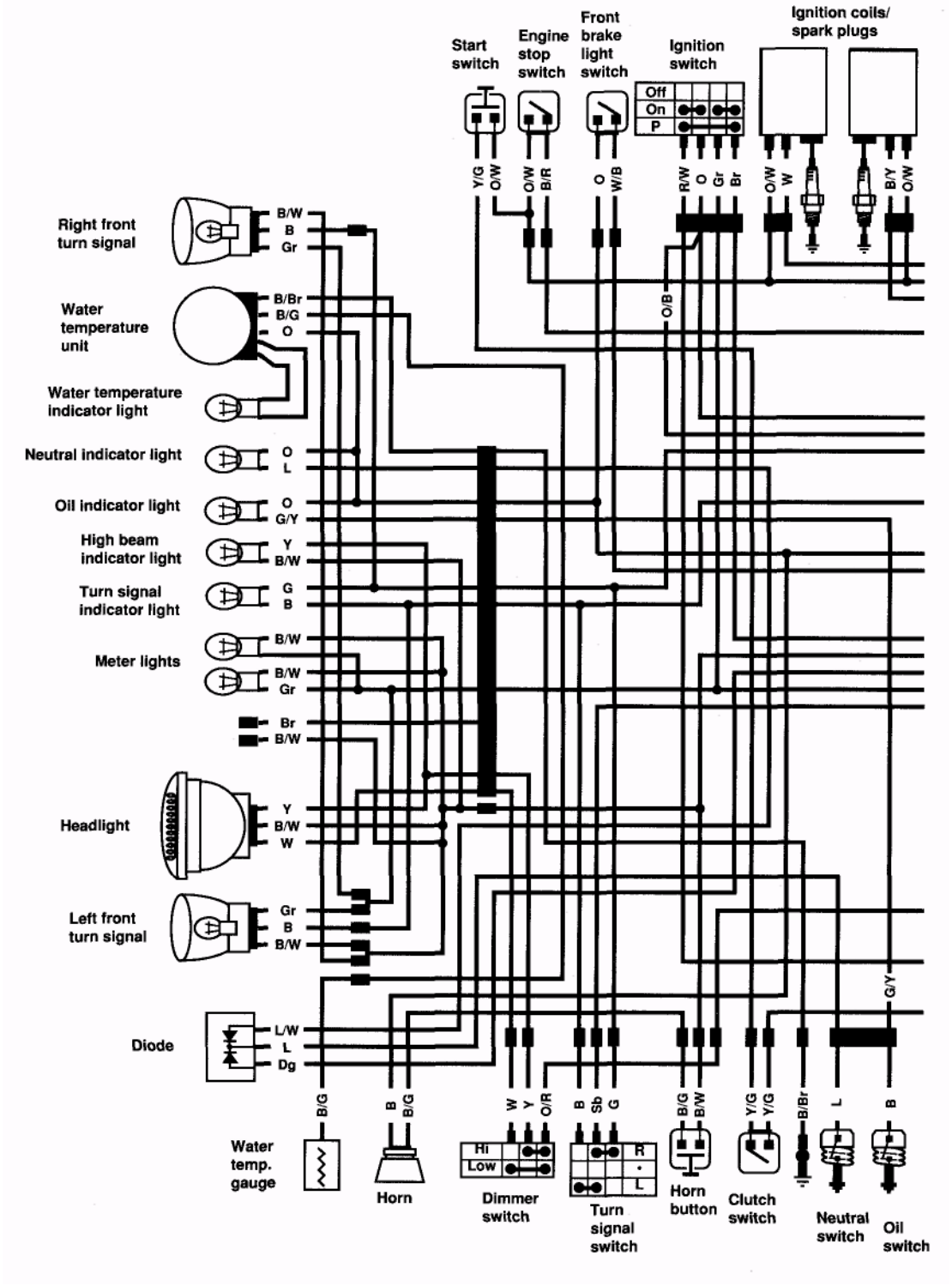

Rear brake light switch
Side-stand switch
Turn signal relay
Side-stand relay
Starter relay
Ignitor
Starter motor
Battery
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
Circuit breaker
Right rear turn signal
License light
Brake/ taillight
Left rear turn signal
Fuse box
Fan motor
Thermo switch
Fuel pump
AC generator
Regulator/ rectifier
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Gr Gray
Da Dark green
Sb Sky blue
Y/W Yellow/White
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
B/R Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
W/G White/Green
Y/G Yellow/Green
O/W Orange/White
O/R Orange/Red
O/G Orange/Green
O/L Orange/Blue

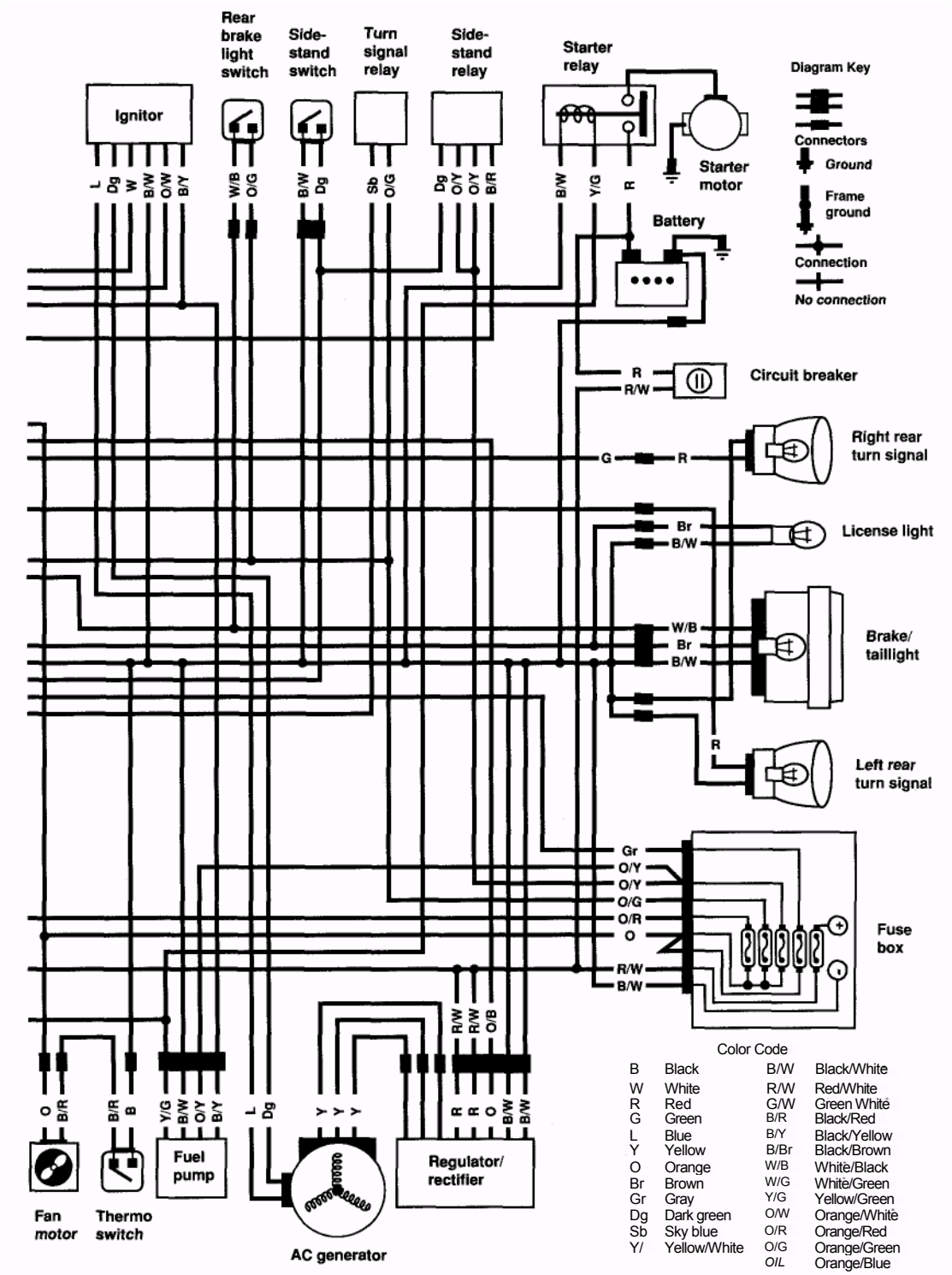
1987VS700(U.K.)




Rear brake light switch
Side-stand switch
Turn signal relay
Starter relay
Starter motor
Ignitor
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
Battery
Circuit breaker
Right rear turn signal
License light
Brake/ taillight
Left rear turn signal
Fuse box
Fan motor
Thermo switch
Fuel pump
Regulator/ rectifier
AC generator
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Gr Gray
Dg Dark green
Sb Sky blue
Y/W Yellow/White
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
B/R Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
W/G White/Green
Y/G Yellow/Green
O/W Orange/White
0/R Orange/Red
O/G Orange/Green
0/L Orange/Blue

1988-1991 VS750 (U.S. and Canada)

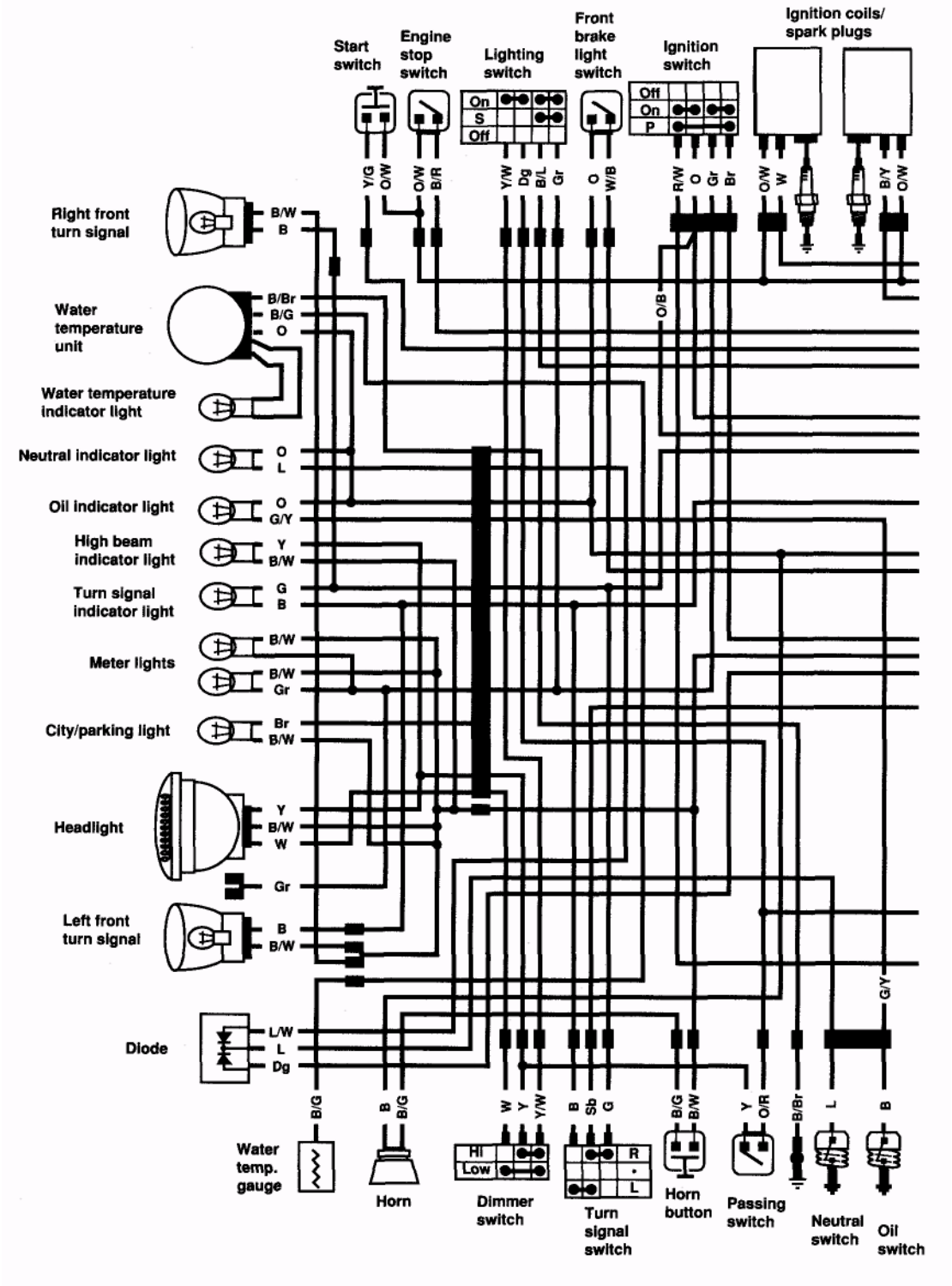


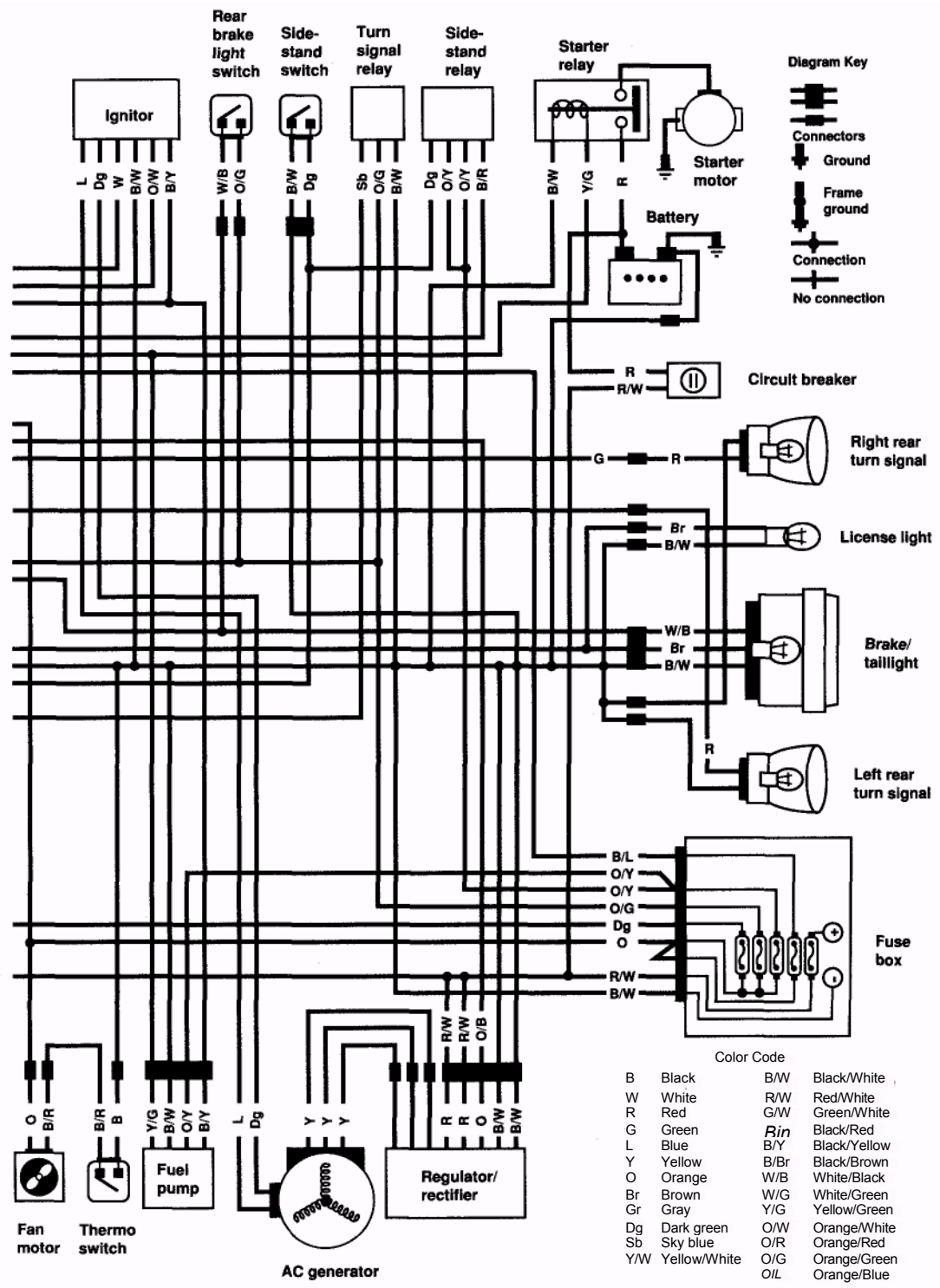


Color Code

B	Black	B/W	Black/White
W	White	R/W	Red/White
R	Red	G/W	Green White
G	Green	B/R	Black/Red
L	Blue	B/Y	Black/Yellow
Y	Yellow	B/Br	Black/Brown
O	Orange	W/B	White/Black
Br	Brown	W/G	White/Green
Gr	Gray	Y/G	Yellow/Green
Dg	Dark green	O/W	Orange/White
Sb	Sky blue	O/R	Orange/Red
Y/	Yellow/White	O/G	Orange/Green
		O/L	Orange/Blue

1988-1991 VS750 (U.K.)

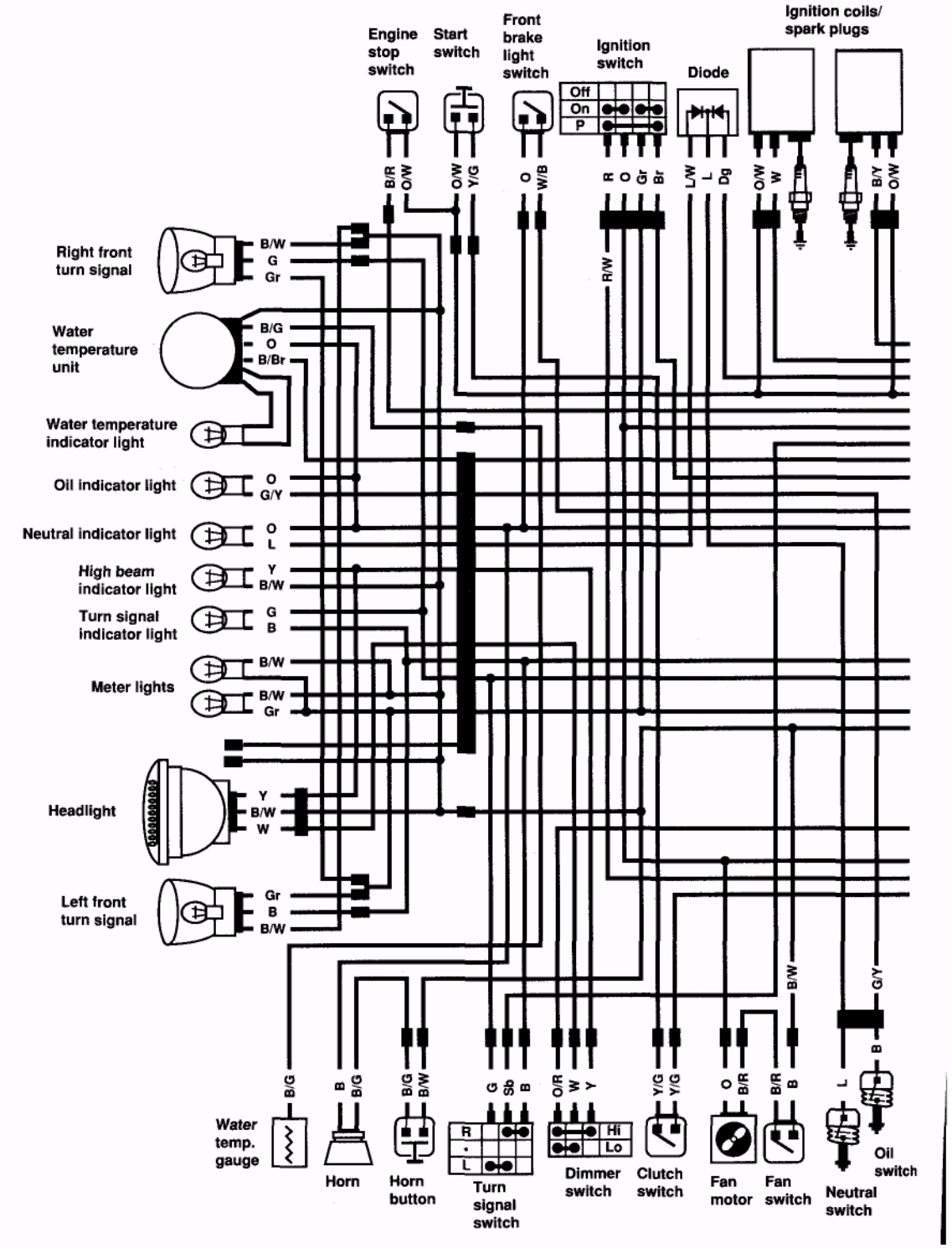


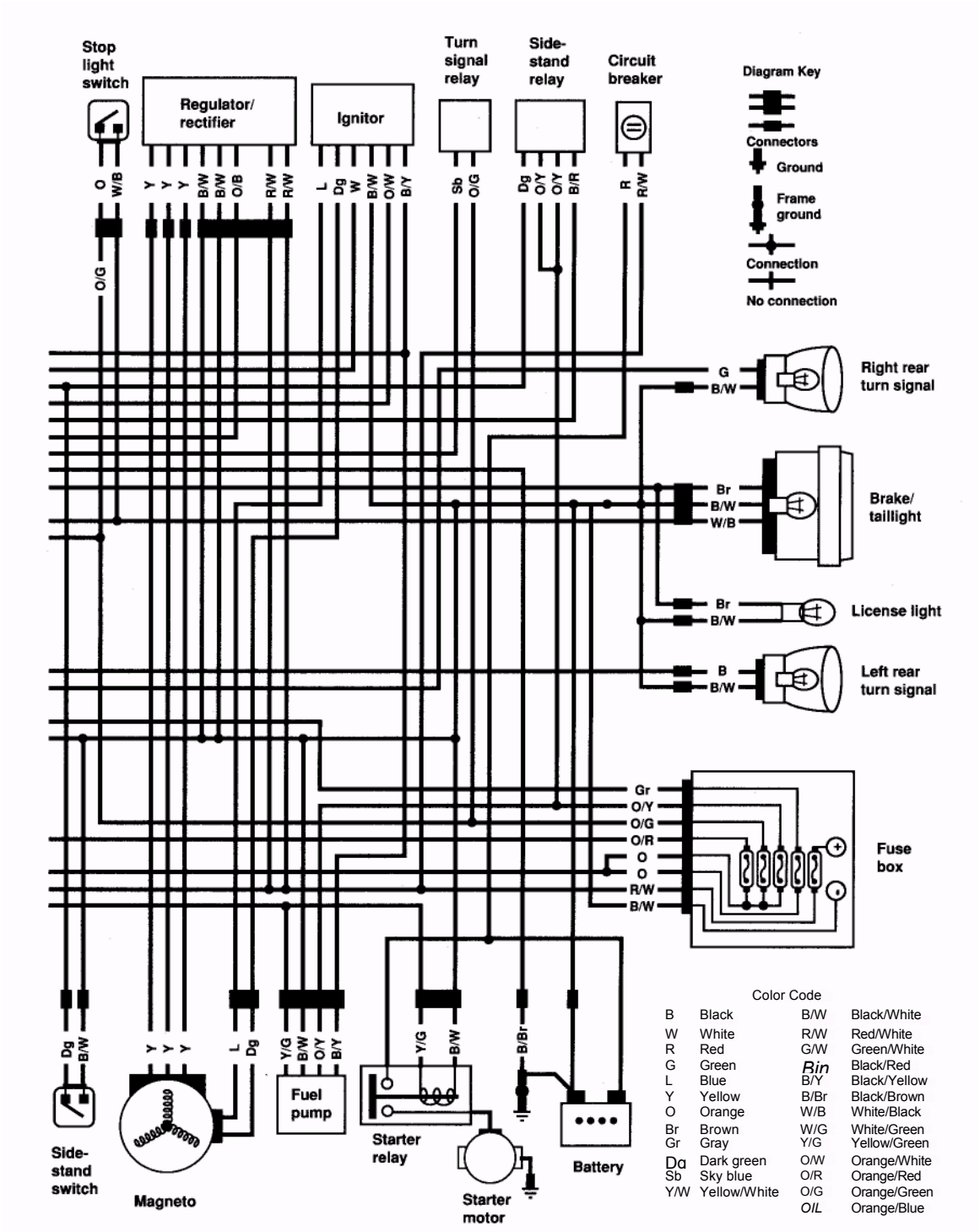


Color Code

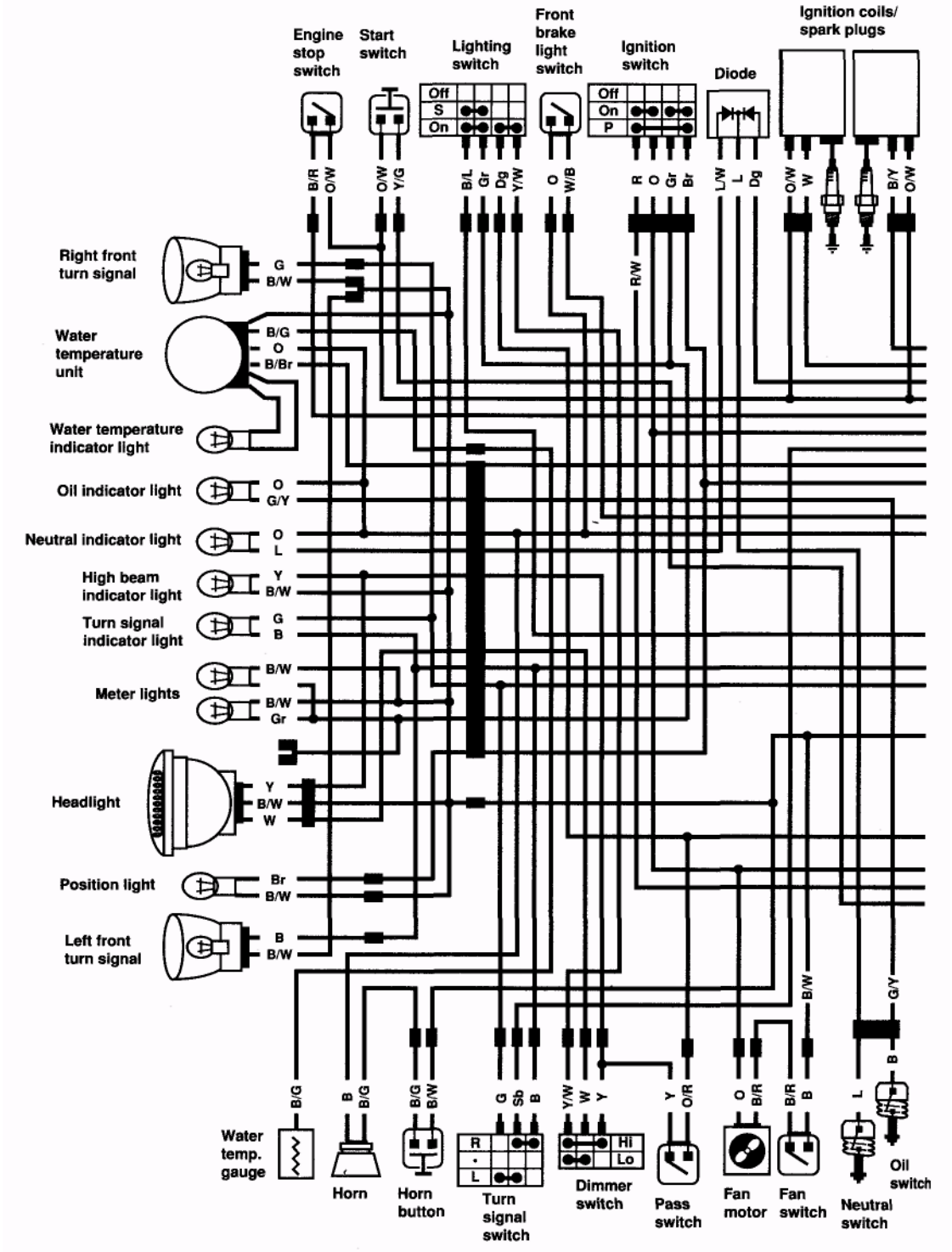
B	Black	B/W	Black/White
W	White	R/W	Red/White
R	Red	G/W	Green/White
G	Green	*Rin*	Black/Red
L	Blue	B/Y	Black/Yellow
Y	Yellow	B/Br	Black/Brown
O	Orange	W/B	White/Black
Br	Brown	W/G	White/Green
Gr	Gray	Y/G	Yellow/Green
Dg	Dark green	O/W	Orange/White
Sb	Sky blue	O/R	Orange/Red
Y/W	Yellow/White	O/G	Orange/Green
		O/L	Orange/Blue

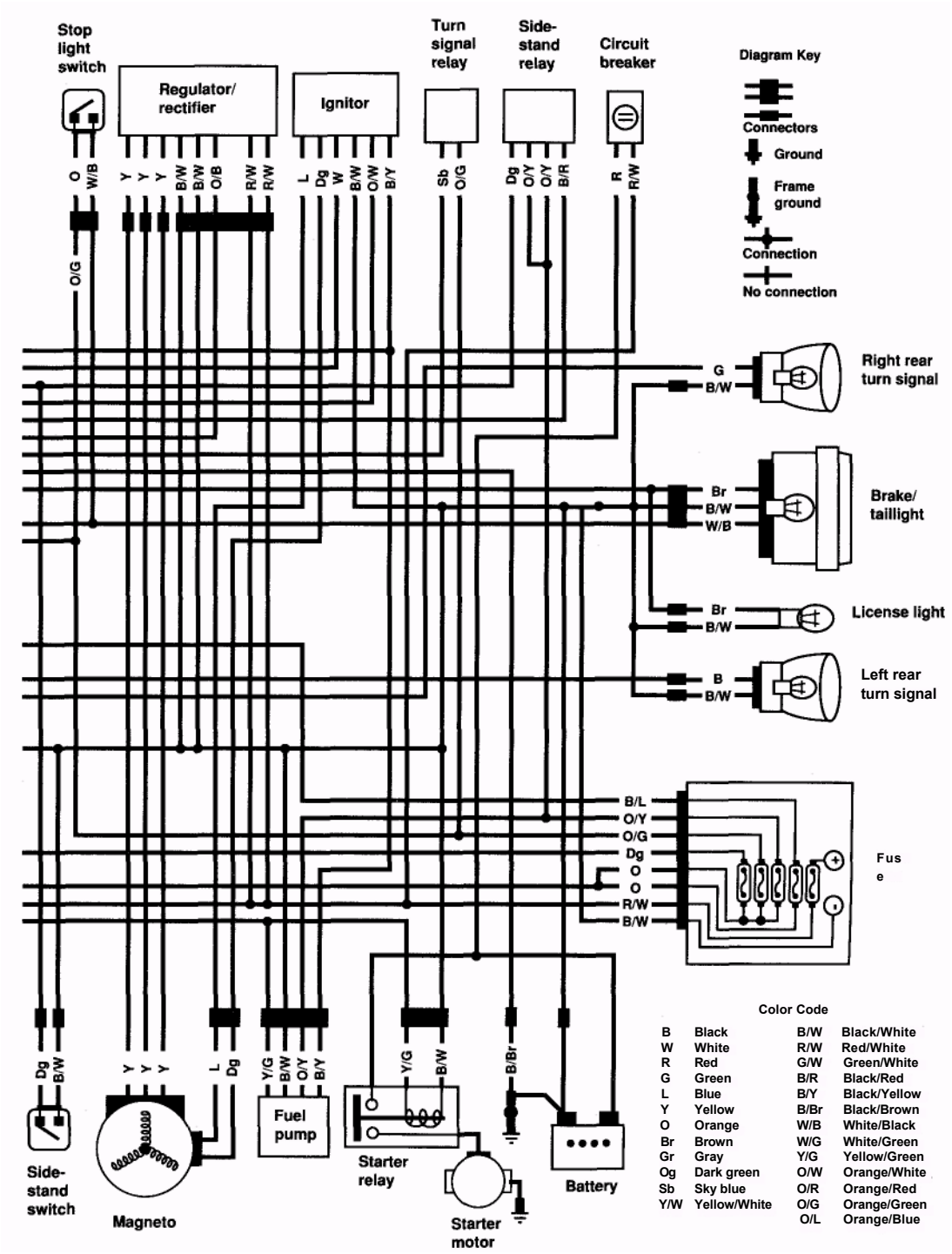
1992-ON VS800 (U.S. and Canada)




Stop light switch
Regulator/ rectifier
Ignitor
Turn signal relay
Side-stand relay
Circuit breaker
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
O W/B
Y Y Y B/W B/W O/B R/W R/W
L Dg W B/W O/W B/Y
Sb O/G
Dg O/Y O/Y B/R
R R/W
O/G
G B/W
Right rear turn signal
Br B/W W/B
Brake/ taillight
Br B/W
License light
B B/W
Left rear turn signal
Gr O/Y O/G O/R O O R/W B/W
Fuse box
Dg B/W
Y Y Y
L Dg
Y/G B/W O/Y B/Y
Y/G B/W
B/Br
Side-stand switch
Magneto
Fuel pump
Starter relay
Starter motor
Battery
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Gr Gray
Da Dark green
Sb Sky blue
Y/W Yellow/White
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
Bin Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
W/G White/Green
Y/G Yellow/Green
O/W Orange/White
O/R Orange/Red
O/G Orange/Green
O/L Orange/Blue

1992-ON VS800(U.K.)




Stop light switch
Regulator/ rectifier
Ignitor
Turn signal relay
Side-stand relay
Circuit breaker
Diagram Key
Connectors
Ground
Frame ground
Connection
No connection
O W/B
Y Y Y B/W B/W O/B R/W R/W
L Dg W B/W O/W B/Y
Sb O/G
Dg O/Y O/Y B/R
R R/W
O/G
G B/W
Right rear turn signal
Br B/W W/B
Brake/ taillight
Br B/W
License light
B B/W
Left rear turn signal
B/L O/Y O/G Dg O O R/W B/W
Fuse
Dg B/W
Y Y Y
L Dg
Y/G B/W O/Y B/Y
Y/G B/W
B/Br
Side-stand switch
Magneto
Fuel pump
Starter relay
Starter motor
Battery
Color Code
B Black
W White
R Red
G Green
L Blue
Y Yellow
O Orange
Br Brown
Gr Gray
Og Dark green
Sb Sky blue
Y/W Yellow/White
B/W Black/White
R/W Red/White
G/W Green/White
B/R Black/Red
B/Y Black/Yellow
B/Br Black/Brown
W/B White/Black
W/G White/Green
Y/G Yellow/Green
O/W Orange/White
O/R Orange/Red
O/G Orange/Green
O/L Orange/Blue